

Columbia University
in the City of New York

THE LIBRARIES



RECEIVED
10. 10. 1934
10. 10. 1934

RECEIVED

RECEIVED (or received) 10. 10. 1934
10. 10. 1934

RECEIVED 10. 10. 1934

RECEIVED 10. 10. 1934

RECEIVED 10. 10. 1934

RECEIVED 10. 10. 1934

RECEIVED 10. 10. 1934

RECEIVED 10. 10. 1934

RECEIVED 10. 10. 1934

RECEIVED 10. 10. 1934

RECEIVED 10. 10. 1934

RECEIVED 10. 10. 1934

RECEIVED 10. 10. 1934

RECEIVED 10. 10. 1934

RECEIVED 10. 10. 1934

RECEIVED 10. 10. 1934

RECEIVED 10. 10. 1934

RECEIVED 10. 10. 1934

RECEIVED 10. 10. 1934

RECEIVED

FRANKLIN PUBLICATIONS, INC.
14 East 28th Street
New York 16, N.Y.

Report of Publication

Title: (of original American work) THE SPIRIT OF ST. LOUIS
(The condensation as used by the
Saturday Evening Post)

Author: Charles A. Lindbergh

U.S. publishers: Scribners and Saturday Evening Post

Language of translation: Arabic

Date of publication: April 8, 1954

Place of publication: Cairo, Egypt

Publisher of translated work: Akhbar al-Yom Printer: Akhbar

Title translated as: THE CONQUEST OF THE OCEAN; MEMOIRS OF LINDBERGH

Translators: Dr. Abdel Kader El Kott, Magdaddin Hifni Hassaf, Wided Abdalla,
Rashad Badran, Ahmad Mohammed Issa, Dr. Fahri Soliman Mohareb,
and Ahmad Hilmy Haggag

Revisor: Dr. Ahmad Fouad Al Ahwani

Introduction by Wing Commander Boghdady

Illustrations: Selected photos used in THE SATURDAY EVENING POST articles

Price: 8 piasters (about 25¢)

Quantity: 20,000

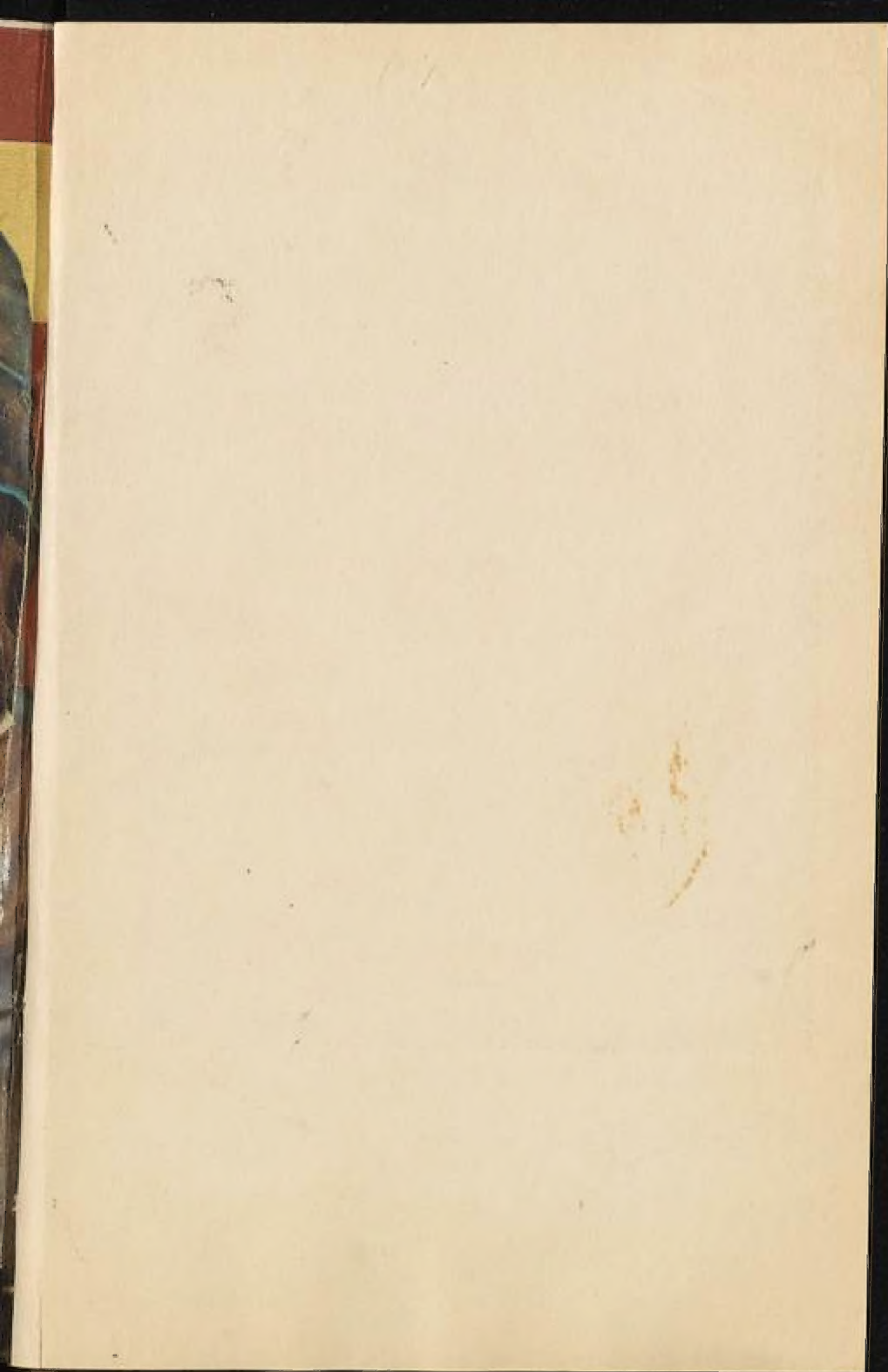
No. pages: 192

Illustrations printed in Cairo from glossies sent from the U.S.

Donald S. Cameron
Secretary

Date: April 19, 1954

DSC/meh



مذكرات الطيار لند نبرع

قاهر المحيط





قاهر المحيط

مذكرات الطيار لندبرج

تأليف

شارل لندبرج

ترجمة

جماعة من أصدقاء مؤسسة فرانكلين

راجعه

دكتور أحمد فتواد الزهواني

مع مقدمه

لفائد الأسرار عبد اللطيف بغدادى

عضو مجلس قيادة الثورة ووزير الدفاع

بقلم

ومقال

عن قصة الطيران في مصر الأستاذ كمال نجيب

893.785
L64

Publisher's Gift
NOV 3 1955

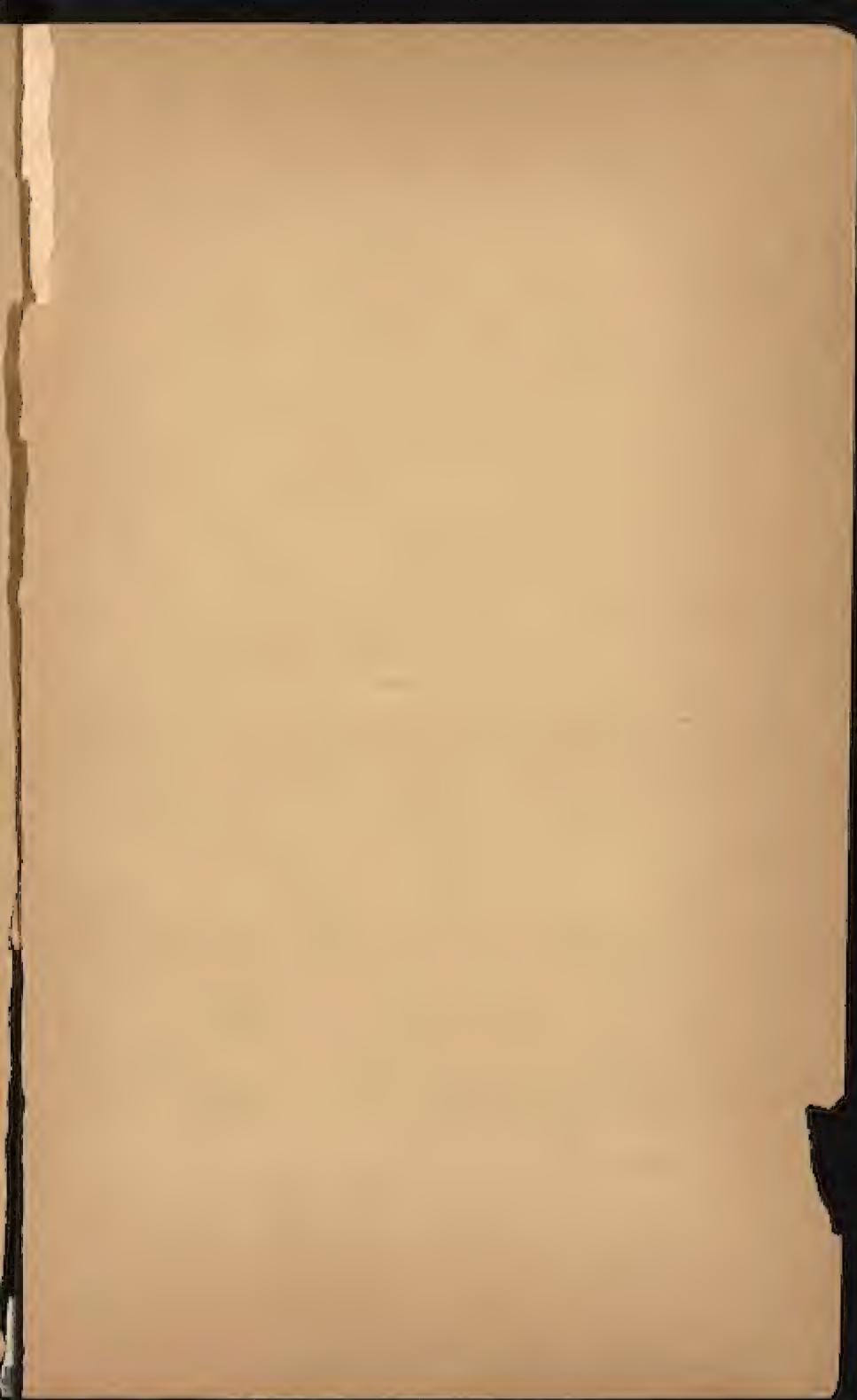
نشر بالاشتراك

مع مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر
بالقاهرة ونيويورك

هذه الترجمة مرخص بها

وقد قامت مؤسسة فرانكلين للطباعة والنشر
بشراء حقوق الترجمة من أصحاب هذه الحقوق ،
ونزلت عنها لئلا «اخبار اليوم»

This is a translation of «33 hours to Paris»
being the full story of the flight of
Charles A. Lindbergh as published in the
"Saturday Evening Post" Copyright 1953
by Charles Scribner's Sons.



مقدمة

بقلم

السيد قائد الجناح عبد اللطيف بغدادى عضو مجلس قيادة الثورة ووزير الخريسة

في صباح يوم سطر من ربيع سنة ١٩٢٧ : بدأت مفامرة من اعظم المفامرات التي عرفها القرن العشرون ، اذ غادر الشاب المغمور تسارلس لندبرج مدينة نيويورك ، بطائرة ذات محرك واحد ، قعر المحيط الاطلسي في ثلاث وثلاثين ساعة ونصف الساعة ، دون توقف . فما ان وصل الى باريس حتى صار فجأة أشهر رجل ، واحتل اسمه الصفحة الاولى في جرائد العالم كله . وقد لايسهل علينا الآن ونحن في النصف الثاني من القرن العشرين ان ندرك لأول وهلة اهمية هذا الحادث او البطولة التي اضافها العالم منذئذ على ذلك الشاب الخجول الهادي ، ذلك لاننا نلمس اليوم ما آل اليه الطيران من تقدم بعيد ، وما دخل عليه من تطور ثوري ، سواء كان ذلك في السرعة او في الارتفاع او في حجم الطائرات او في استعداداتها الفنية . ان مئات الطائرات تعبر المحيطات اليوم ، بل تدور حول العالم ضاربة الارقام القياسية في وصيل مختلف اركان المعمورة بعضها ببعض . ولكن ذلك لا ينبغي ان ينسى فضل الرعيل الاول من هؤلاء الناس الذين خطوا الخطوة الاولى وتحملوا مخاطرها في سبيل كشف الطريق الذي تسلكه البشرية بعد ذلك ، سائرة قدما في طريق السمو والارتفاع !

وليتصور القاريء شعوره اليوم اذا ما طلب اليه ان يشترك في الرحلة الاولى لبلوغ القمر ، فانه خليق بأن يشعر بمثل الهلع الذي كان يشعر به من يطلب اليه اجتياز المحيط قبل لندبرج !

ان في قصة لندبرج اكثر من عبرة ودرس ، احب ألا يمر بها
القرءاء - خصوصاً شبابهم - بفكر ان يتأملوها ويستخلصوا
العظة منها . واولى هذه العظات ان النجاح لا يتأتى اعتباطاً ولا
مصادفة ، وانما يتطلب عزيمة وعسلاً وشجاعة ، فقد كان لندبرج
قبل قيامه برحلته مغموراً - كما قدمنا - فقيراً لا يكاد يحصل
على ضرورات العيش الا في جهد . وكان تحقيق هذا المشروع
يتطلب مالا لا يملك منه شيئاً ، وجاهاً ولنغذاً كان منهما خالي
الوفاض ، وشجاعة واستبسالاً ، اذ بدأت جميع المحاولات التي
بداها غيره بفشل ذريع كلف اصحابها حياتهم ، ولكن لندبرج
لم يحجم ولم يحين ولم يقعد به فقره ، وصبر وثابر وامتلأ
إيماناً برأيه ، فنقل إيمانه الى غيره ، فلقى من التأييد والتشجيع
ما مكنته من الحصول على القليل من المال الذي لم يكن من
الحصول عليه يد .

فالدرس الاول الذي احب ان يلقنه الشباب من قراءة
هذا الكتاب ، هو ان الإرادة خارقة بان تحقق المستحيل ما دام
الشباب مؤمنين بما يريد ان يفعل ، وما دام لا يقنع بالتسنى بل
يقصد الى هدفه ممثلاً عزماً ومثابرة .

اما الدرس الثاني فهو ان السباب طليعة كل كفاح ، وان
السباب يرادف الطموح والانطلاق والتطبيق والتسامي والارتفاع ،
وهذه المعاني هي آية العصر الذي نعيش فيه ، عصر الطيران ،
عصر الكشف العلمي ، عصر التفوق . فهذا زمان لا مكان فيه
لقاعد او متخلف . وبرحم الله شوقي اذ يقول :

فخذوا العلم على اعلامه واطلبوا الحكمة عند الحكماء
واحكموا الدنيا بسلاطان فما خلقت نصرتها للضعفاء
واطلبوا المجد على الارض فان هي ضاقت فاطلبوه في السماء

واني لیسرنی ان تكون هذه الصفحات من قصة الطيران
والبطولة في تناول القارئ العربي بعد مدة وجيزة من صدور
الكتاب في أمريكا ، وفي وقت يحتاج فيه شبابنا الى الملل
المهمة ، ولوعظة في المثابرة والكفاح من اجل التفوق والنجاح .

عبد اللطيف بغدادی

قصة الطيران في مصر

بقلم كمال نجيب

لم تر مصر غير الطير محلقات في سماءها الى ان جاءت الحملة الفرنسية ، فاذا بها قد احضرت معها « شبيلا » كرويا انطلق في سماء القاهرة ، فانمقدت السنة اعليها وهم يرقبون ارتفاع هذا « الشيء » في سماء البلد ، مشدوهين !.

كان هذا « البالون » اول عهد مصر بالطيران ! وخرج الفرنسيون من مصر ، وانتهى عهدا بالطيران ، وما كان المصريين ان يفكروا فيه عندئذ ، فقد كانوا في شغل عنه بما هو اهم .. ولكن الفرنسيين كانوا يفكرون ويعملون حتى يهيئوا للانسان طريق ارتفاع الجو .. فلم لا يطير الرجل كما يطير الطير ؟!

وبينما كان بعض العلماء متفولين بمحاولات تهذيب البالون ، كان بعض آخر يفكر في وسيلة اخرى للطيران .. وسيلة يقلدون بها الطيور ! واخذ هؤلاء يستمعون حركة الطير !

مويار يلاحظ الطيور في مصر

وفي فرنسا كان الشاب الصغير « لويس بير مويار » احد اولئك الذين اقتنعوا بفكرة الطيران .. واخذ يراقب الطيور في بلاده ، ثم نرح الى الجزائر ، ومنها الى مصر .. كان يعتقد ان وادي النيل هو انسب مكان لابحاثه وتجاربته .. وفضى الرجل ١٥ سنة في مصر يدرس حركة الطير فوق جبل المقطم ، وحول القاهرة كلها ..

ووصل « مويار » الى نظريات جديدة في الطيران ، لم ينسب احد لقيمتها في حياته ، ولكنها كانت ذات قيمة كبيرة في ابحاث الطيران بعد وفاته في عام ١٨٩٧ ..

لقد تبين ضرورة الاجنحة لرفع الاجسام الثقيل من الهواء ..

ووجد أن سرعة الطائر تزيد كلما قل مسطح أجنحته ، وأن الطير
لا يحرك ذيله إلا عندما يريد الانحراف يمينا أو يسارا . . ولاحظ
أن بعض الطيور ينشر جناحيه ثم يجرى مسافة قبل أن ترفعه
الرياح ، وأن بعضها الآخر يلقي بنفسه من فوق شجرة أو مكان
مرتفع ، فتحملة الرياح ويطلق في الجو . .

تمثال لا يعرفه الناس !

ومات «مويار» بعد أن قضى الأيام بل الأعوام الطوال جالسا
في الصحراء فوق الرمال أو الصخور في جبل المقطم ، يرقب
ويتأمل ، ثم يفكر ويلدوّن ملاحظاته واستنتاجاته . .

ومات العالم ، ولم تكن مصر تعلم عنه شيئا ، أو تكاد تتبين
وجوده فيها ، إلى أن قامت الجمعية الوطنية الفرنسية للطيران
بتخليد ذكرى العالم المغمور ، فأقامت له تمثالا في ضاحية
مصر الجديدة .! والتمثال لرأس مويار تعلو نسرا نشر جناحيه ،
وعلى جانبيه من الجوانب الأربعة للقاعدة لوحتان بارزتان لمويار
وهو جالس فوق صخور المقطم يراقب الطيور . . وعلى جانب
آخر كتب اسم مويار وتاريخ مولده ووفاته واسم الجمعية
مضافا إليه «القسم المصري» . . وفوقها بحروف كبيرة كلمة
«جسارة» . .!

وعلى الجانب الرابع للتمثال كتبت ثلاثة أبيات من الشعر:

ان يركب الغرب متن الرياح مبتدعا
ما قصرت عن مناه حيلة الناس
فان للشرق فضل السبق تعرفه
للجوهرى وعباس بن فرناس
قد مهدنا سبيلا للناس تسلكها
الى السماء بفضل العلم والباس

ويعبر الناس بالتمثال الوحيد للطيران في مصر ، دون أن يلقوا
بالأية أو إلى صاحبه . . ودون أن يعرفوا شيئا عن الرجل

الذي قضى سنوات ينظر الى فوق .. والى الامام .. فسبق
زمنه باعوام !.

ويلعب الاطفال في ظل النمل وفوق قاعدته، وهم لا يعلمون
شيئا عن صاحبه ..! ولو انصف الباحثون لكتبوا سيرته
وقصته وعلموها للاطفال في مدارسهم ..

الانباء فقط . !

وطوبت صفحة القرن التاسع عشر .. واقبل القرن العشرون،
وفي العام الثالث منه ارتفع اول آدمي في الجو بطائرة ذات
محرك !.. وكان هذا الادمي هو «اورفيل رايت» الذي خلق في
الجو يوم ١٧ ديسمبر من عام ١٩٠٣ ، لمدة ١٢ ثانية ، هبط
بعدها الى الارض سائلا ..

وتلقت مصر نبأ طيران اول طائرة في العالم ، ولكن احدا لم
يعلق عليه اهمية تذكر في هذه البلاد .. ومضت اعوام ..
وفي كل يوم كان يجد جديد في عالم الطيران في الغرب .. وظل
الشرق كله في موقف المتفرج .. بل المستمع !

وحمل عام ١٩١٠ ، وراى مصر ان الاوان قد آن لتصنع
شيئا في عالم الطيران .. وخطلت خطوة موفقة ، فدعت أشهر
الطيارين في العالم للحضور الى مصر ، واحضار طائراتهم معهم
للقسام بعرض جوى في أرض النيل ذات السماء الصافية
والشمس الساطعة ..

اسبوع الطيران عام ١٩١٠

وفي الايام الاولى من شهر فبراير عام ١٩١٠ ، وصل رواد
الطيران في العالم الى مصر .. وكان الحدث الكبير في تاريخ
هذه البلاد .. ان أبطال الطيران من مختلف البلاد يتأهبون
لمعرض فنهم الخطير ، وشجاعتهم النادرة !.. بل هم يتنافسون
في ضرب الارقام القياسية العالمية .. في صحراء عين شمس،

الى جانب «هليوبوليس» ، أحدث مدن العالم ، وكانت قد
انشئت في ذلك الوقت ..

بدأ اسبوع الطيران يوم ٦ فبراير ، واتى له مطار خاص
.. او على الاصح مهدت له رقعة كبيرة من الارض طولها
خمسة كيلومترات ، واعدت فيها حظائر خاصة لطائرات
الضيوف ، واعدت اماكن خاصة تتسع لجلوس عشرة آلاف
شخص .. ولكن الذين تجمعوا في المطار يومئذ كانوا اضعاف
هذا العدد .. فقد خرجت القاهرة كلها لتشهد الحدث الكبير

١٢ طيارا بينهم سيده

واشتراك في المهرجان ١٢ طيارا عالميا بينهم سيده من الرائدات
هي البارونة دولا روش .. اما الرجال فكانوا من اشهر طياري
العالم في ذلك الوقت ، وهم : لانام وروجيه وفوازان وديري
وبالسان وميترو ودو ريمسديك ولوبلون وميشسلان وسافتر
وجراندى .

ونظمت اربع مسابقات بين الإبطال .. ومنحت جوائز مالية
للفائزين ..

سباق أطول مسافة

كان السباق الاول يتطلب ان يرتفع الطيار بطائرته في الجو ،
ويحاول ان يقطع بها أطول مسافة ممكنة دون توقف .. ومنح
البارون اسبان جوائز هذه المسابقة ، وفاز فيها الطيار ميترو
الذى استطاع ان يقطع ٨٥ كيلومترا ونصف كيلو متر ، بطائرة
من طراز «فوازان» وكانت جائزته خمسين ألف فرنك فرانسى ..
وتلاه الطيار ووجيه و قطع ٦٥ كيلو مترا ونصف كيلو متر
بطائرة من الطراز نفسه ، ونال عشرة آلاف فرنك .. ثم لوبلون
وكان هو الآخر يطير بطائرة من طراز «فوازان» ، وقطع بها
٥٧ كيلو مترا ونصف كيلو متر ، ومنح خمسة آلاف فرنك .
وجاء بالسان الرابع في الترتيب ، وقطع ٤٤ كيلومترا ونصف
كيلومتر بطائرة من طراز «بلربو» ، وكانت جائزته ٢٥٠٠ فرنك .

الارتفاع في الجو

وانتهى السباق الاول ، ليبدأ السباق الثاني . وكان على المشتركين فيه أن يحاولوا الصعود في الجو الى أقصى ارتفاع مستطاع ، بشرط أن يزيد على مائة متر . وفاز روجييه الفرنسي بالجائزة الاولى (جائزة هليوبوليس) وقدرها خمسون ألف فرنك ، وتمكن يومئذ من بلوغ ٢٢٥ مترا . ولم يستطع أحد غيره أن يفوز في المسابقة ، لان التالي له كان جرادي الألماني ولم يرتفع غير ٩٣ مترا بطائرته الصغيرة التي صنعها بنفسه .

جائزة مصر

وخصصت جائزة كبيرة باسم «مصر» للطيّار الذي يقطع أثناء الاسبوع كله عددا من الكيلومترات اكثر من غيره . . وفاز بهذه الجائزة ايضا روجييه الذي طار ٢٢٥ كيلومترا ، فنال خمسة وعشرين ألف فرنك اخرى . وتلاه ثوبلون وكان قد قطع مسافة ١٧٩ كيلومترا ، وفاز بمئيرة آلاف فرنك ، ثم يالسيان وقطع ١٧٥ كيلومترا ونصف كيلومتر ، وجائزته خمسة آلاف فرنك .

الابطال يفشلون في الذهاب الى الاهرام

وكانت هناك مسابقة رابعة حددت شروطها بالذهاب من مصر الجديدة الى اهرام الجيزة ثم العودة منها الى مصر الجديدة دون شوط في الطريق . . وقد فشل الابطال جميعها في هذه المسابقة ، فالتفت جائزتها .

رقمان قياسيان عالميان

وفي أثناء الاسبوع ، استطاع الطيار الفرنسي ثوبلون أن يحطم الرقم القياسي العالمي لسرعة الطيران في مسافة خمسة كيلومترات ، مرتين . . فقد قطع المسافة في ٤ دقائق و٥ ثوان . ثم ماليت أن تحطم هذا الرقم مسجلا ٤ دقائق وثلاثين فقط .

وانتهى اسبوع الطيران العالمى الذى نظّمته مصر ، يوم ١٣ فبراير من عام ١٩١٠ بنجاح تحدث عنه العالم كله ..
واسمى اسم مصر على كل لسان ..

نادى الطيران

وعلى اثر انتهاء المهرجانات المصرية ، انشئ اول نادى للطيران فى مصر .. وكان الهدف من انشائه تشجيع الطيران وبت العناية له فى هذه البلاد .. ولكن السقّة كانت بعيدة بين مصر وبين عالم الطيران ، فلم يستطع النادى ان يفعل شيئاً فى سبيل تحقيق الغرض من انشائه ، فاقفل ابوابه .. ونامت فكرة النادى نومة طويلة الى ان استيقظت بعد عشرين عاماً !
ايقلها وصول الطيار المصرى محمد سدقى الى القاهرة :
قادما من برلين على متن طائرته الصغيرة «فايزة» !

أول طيار يصل مصر طائراً ..

وفى خلال هذه السنوات العشر : كان الطيران فى مصر تاريخ ايضا .. تاريخ بدأ فى شهر ديسمبر عام ١٩١٣ ، عندما قدم الى القاهرة الطيار الفرنسى المعروف «فيدرين» ، قادما بطائرته من فرنسا ، فكان أول طيار فى العالم استطاع ان يتم هذه الرحلة بنجاح ..

غادر فانسى بفرنسا يوم ٢٠ ديسمبر ، واتجه صوب ستراسبورج ومنها الى فينا وبراج وبودابست وبلغراد واستانبول وقونيا وطرسوس وبيروت وبافا ثم القاهرة .. فقطع ٤٥٠٠ كيلومتر فى تسعة ايام .. وهبط بجوار اهرام الجيزة .
فأثار هبوطه هناك ضجة فى مصر ..

ومضت أربعة ايام ثم قدم الى مصر طيار آخر هو «بوليه»
قاطعا الطريق نفسه ..

المصريون يطرون لأول مرة * * *

واتبحت لبعض المصريين - الشجعان - فرصة ركوب الطائرة في مصر لأول مرة ، عندما حضر الطيار الفرنسي « أوليفيه » بطائرة ذات مقعدين ، من طراز « فوازان » ذى السطحين .
وفضى « أوليفيه » أيلما في مصر ، وترك زيارته انرا ملحوظا .. فان بعض من سمعوا بركوب الطائرة معه ، علفت فكرة الطيران بأذهانهم ، وشغلت بالهم ..

عبد الرحيم مصطفى

وذهب الشاب المصري عبد الرحيم مصطفى الى فرنسا ليطلع .. وكان الطيران هناك قد تقدم تقدما كبيرا قبل الحرب العالمية .. وكان اسم « بلريو » من اشهر الاسماء لا في فرنسا وحدها ، بل في العالم اجمع ، كطيار تجاع له غزوات .. وتعلم عبد الرحيم مصطفى على يديه ، وتعلم الطيران .. وكان هدفه الاول ان يقتنى انر « فيدرين » وان يحضر الى مصر طائرا .. ولكن الظروف لم تمكنه من ذلك ، فقد تاجعت نار الحرب العالمية الاولى ..

عباس خليل

وفي اناء تلك الحرب كان عباس خليل في ألمانيا ، والتحق بسلاح الطيران الألماني ، وكان معروفًا بجراته في الطيران .. وبعد سنوات طويلة اشترى طائرة خاصة لتقلاته في مصر ..

حسن أنيس يمنع من الهبوط في بلاده !

وتعلم حسن أنيس الطيران في أوروبا ، وحاول ان يحضر الى مصر بطائرته الصغيرة ، وبدا رحلته بالفصل من « دساو » يوم ٥ نوفمبر سنة ١٩٢٥ .. واحسن بعضهم يومئذ ، ان قدوم مصري الى بلاده طائرا سيحدث انقلابا . فقرروا عدم

التصريح له بالهبوط في مصر .! ولم يستطع حسن انيس ان
يسمر في رحلته ازاء هذا القرار .. فترك طائرته « انيسة »
بعيناه حانيه ، وعاد الى مصر بطريق البحر .. بعد ان قضى
على امله ..

الى ألمانيا ..

وكان الطيران يتقدم بسرعة في ألمانيا .. وكان فيها سحر
يحذب الشباب المصري ..! وسافر اليها الشاب الصغير محمد
صدقي الموظف بينك مصر .. ترك وظيفته ليغامر بتعلم الطيران:
ولحق به بعد قليل شاب مقامر آخر هو محمد علوي الجبري
.. ذهب هو الآخر ليتعلم الطيران ..



ثلاثة من أوائل الطيارين المصريين - من اليسار : محمد صديقي
وأحمد سالم و خليل صابر الكاشف

• • والى إنجلترا

وقبل ذلك أوفدت مصر أحد مهندسيها الشبان « أحمد عبد السلام الكرداني » في بعثة إلى إنجلترا للدراسة هندسة الطيران . . وقضى هناك سنوات، وعاد يحمل إجازة الدكتوراه وعين مدرسا بمدرسة المهندسخانة . . ثم أوفدت الحكومة بعده مهندسا آخر هو الأستاذ محمد رشدي ، ثم الأستاذ مصطفى رياض مرسى . وعاد أولهما إلى مصر ليدبر مطار المازة على أثر انشائه، فكان أول مصري يدرس الطيران وهندسته ويعمل في وظيفة فنية بفصلحة الطيران . . وقد كان فيما بعد أول مصري يتولى منصب المدير العام لفصلحة الطيران بعد تقصيرها .

نواة السلاح الجوي

وفي عام ١٩٢٩ اختارت الحكومة ثلاثة من ضباط الجيش السجنان، ليتعلموا الطيران الحربي، ويكونوا نواة «سلاح طيران الجيش المصري» . . ووقع الاختيار يومئذ على الملازمين النوائى : عبد المنعم الميقاتى وأحمد عبد الرازق وفؤاد حجاج، وأوفدوا في بعثة إلى مدرسة الطيران البريطانية في ابينسبورج. وبعد أن أنهوا دراستهم هناك ، أوفدوا إلى إنجلترا ليواصلوا التعليم ، وليعودوا إلى مصر بأول سرب من الطائرات الحربية المصرية .

وفي مطار المازة استقبل النشور المصريون أبوع استقبال . .



أول ثلاثة مصريين تعلموا الطيران الحربى . من اليمين : أحمد
عبد الرازق وعبد المتعم الميقاتى وعبد الحليم الدغيدى . .

البطل محمد صدقى

.. ولكن ، قبل ان يصل النصور العسكريون ، كان الشاب المقاتل محمد صدقى ، قد وصل الى القاهرة بطائرته الصغيرة قادمًا من برلين ، فاستقبلته مصر كلها استقبالا منقطع النظير .. وكان وصوله بعد ظهر يوم ٢٦ يناير من عام ١٩٢٠ فاتحة عهد جديد للطيران في هذه البلاد .. ففى ذلك اليوم فقط ، كتب لمصر ان تبث الطيران فيها ، ولن تسأى العصر ، وتحاول ان تذكر ماقاتها في هذا الميدان ..

جاءه صدقى اياما في الطريق الى مصر .. وكانت الطبيعة فاسية عليه وعلى طائرته الصغيرة «فايزة» ذات المحرك الواحد الذى لم تزد قوته على اربعين حصانا !. وكاد يهلك في البحر الابيض وهو يسبره ، وحبط في مaelطة حيث نجا من العاصفة بمعجزة. وعندما وصل صدقى الى القاهرة نزل في المطار الانجليزى بمنشية البكرى .. ولم يكن مفر من النزول هناك ، فليس لدينا في ذلك الوقت مطار غيره ! واعد لاستقبال البطل حفل رسمى كبير .. ولكن الشعب ابنى الا ان يكون الاستقبال شعبيا ففسد البرنامج الرسمى !.

وعبر المواطنون يومئذ ابلغ تعبير عن سرورهم بوصول البطل صدقى .. وحمله اثنان من اقوى أبطال مصر على عنقيهما سيد نصير ومختار حسين !. ولولا وجودهما في المطارة لاختنق صدقى من شدة الزحام !

واقامت لصدقى حفلات التكريم في كل مكان .. حفلات رسمية وشعبية ، خطب فيها اقطاب مصر وشعراؤها .. وقال شوقي يومئذ مسجدا رحلة صدقى :

ان هذا الفتح لا عهد به لضاف النيل من عهد «فتاح»

عصر النهضة . .

كان وصول صدقي بداية عصر النهضة الجوية في مصر . .
وكان بمثابة النافوس الذي دق بشدة لإنهض التيام . . ! والغير
الذي نفخ بقوة ، فاستجابت لندائه مصر . !

ووقف ظلمت حرب باعث النهضة الاقتصادية الحديثة في
البلاد ، يخطب مكرما صدقي ، فقال :

« ان وصوله يعتبر دليلا على امكان تكوين أمثاله من الطيارين
المصريين ، وباعثا منشطا على تدليل الصعاب لإنشاء سرب من
الطائرات المصرية لتسهيل النقل الجوي ، أسوة بالبلاد الاخرى .
ومصر بها حباها الله من جو معتدل ، قد تكون اصلح بلاد
الأرض للتدريب على الطيران ، ولاستخدام الطائرات في حاجاتها
الداخلية ، ولأداء الوساطة للغير في نقل مايراد نقله من جهة
الى اخرى ، باعتبارها نقطة ارتكاز ممتازة بين الشرق والغرب ،
بل بين الحضر والبيداء . . انا أحق من غيرنا بأن نجارى الأمم
الاخرى في استعمال الهواء كما تستعمله هي سواء بسواء . .
وكان يزيد لنا بهذا النقص ، أن الطيران واسطة بريئة للنقل
التجارى تتقدم بسرعة هائلة ، ونحن مع هذا محرومون من
حق الانتفاع بهذه الوساطة في جونا الصافي ، بل محرومون من
تحضير ابنائنا في مطارات لنا خاصة . . »

الخطوة العملية الاولى . . .

ليه ظلمت حرب الاذهان بكلمته هذه ، وما لبث ان خطا
الخطوة العملية الاولى في عصر النهضة الجوية ، فأنشأ «شركة
الخطوط المصرية الهوائية» ، وهي إحدى مؤسسات بنك مصر،
وساهمت فيها شركة «ابروورك» البريطانية بنسبة ٣٥ في المائة
من رأس المال، وكان القرض من اشراكها هو الافادة من خبرتها
الفنية ومن طيارها ومهندسيها . . وفي أثناء الحرب الاخيرة
مصرت الشركة ، وقد سميت فيما بعد «شركة مصر للطيران»

جمعت المؤسسة المصرية اول هدف لها ، تعليم المصريين الطيران ، وترغيبهم فيه . . فاشترت ثلاث طائرات صغيرة من طراز « موث » ، وبدأت عملها بمطار الماطة ، في « كشك » خشبي صغير ، وخطيرة صغيرة . .

النزهات الجوية أولا . .

وظمت نزهات جوية قصيرة للجمهور ، واشتد الاقبال عليها حتى بلغ عدد من كانوا يطيرون في اليوم الواحد اربعمائة شخص ، يحلق كل منهم خمس دقائق في سماء مصر الجديدة . .

تعلم الطيران في مصر

وظهر من بين الذين ركبوا الطائرة ، افراد عشقوا الطيران ، فاقبلوا على تعلمه . . ولكن الاقبال كان محدودا في بداية الامر ، وكان مقصورا على عدد قليل من « اولاد الذوات » الذين بدؤوا بتعلمون كهواة ، دون ان يدور في خلدكم ان يحترفوا الطيران .

لقد افتتحت اول مدرسة لتعليم الطيران في الشرق في شهر مايو من عام ١٩٣٢ . . وتطورت المؤسسة المصرية بعد عام ، متدما اطمأنت الى ان المصريين لا يهابون الجو ، فافتتحت اول شبكة من الخطوط الجوية داخل مصر ، في شهر أغسطس من عام ١٩٣٣ ، وسيرت طائرتين من طراز « دراجون ٨١ » على الخطوط الاولى من القاهرة الى الاسكندرية ومرسى مطروح شمالا ، والى اسسيوط والاقصر واسوان جنوبا . .

التوسع في الخطوط الجوية

ومضى عام آخر وافتتحت المؤسسة مدرستين اخريين للتعليم في مطار الدخيلة بالاسكندرية ، وفي مطار بورسعيد . . وسائر

النشاط التعليمي ، نشاط تجارى .. واجتازت طائرات الخطوط المصرية لأول مرة حدود البلاد ، وسارت بالنظام الى البلد وحيفا في فلسطين .

طائرات ذات أربعة محركات

واستمر التقدم ، واشترت مصر طائرات كبيرة ذات أربعة محركات ، ومدت خطوطها الجوية في العام التالى الى جزيرة قبرص .. ثم تابعت توسعها فوصلت مصر ببغداد في العراق .

الحج بالطائرات

وفي عام ١٩٣٧ اتصلت مصر بالمملكة العربية السعودية ، ونظم أول خط جوى لنقل الحجاج بالطائرات يسيرا للحج .. ووصلت الطائرات المصرية الى جدة والى المدينة المنورة ، حيث قامت الشركة المصرية بإنشاء مطار لتزول طائراتها هناك .

الطائرات فى كل مكان

وواصلت الطائرات المصرية غزواتها ، وانتقلت من بلد الى بلد .. واصبح الشرق الاوسط كله متصلا بمصر بواسطة خطوطها الجوية .. وصلت الطائرات شمالا الى استانبول ، وشرقا الى طهران ، وغربا الى تونس ، وجنوبا الى عدن .. بل كانت تسير بالنظام الى باريس وجنيف وفرنكفورت وميونخ وروما وميلانو ولابولي والنمسا في اوروبا ، ثم قضت الظروف بوقفها الى حين .. وقامت الطائرات المصرية ايضا بالعديد من الرحلات العارضة الى استراليا واواسط افريقيا وشمال اوروبا .

تعليم الطيران

وظلت شركة مصر للطيران تقوم بتعليم الطيران والهندسة الارضية والاسلكى سنوات عديدة ، الى ان ظهرت شركتان

اخرى من صغيرتان ، واحدة بعد الاخرى ، ولكنهما لم تستطعا
البقاء غير فترة قصيرة ، وظلت الشركة الكبيرة وحيدة في الميدان
تتحمل كثيرا من الخسائر في كل عام ، وكانت هي ايضا على
وشك ان تطلق معهد الطيران ، الا ان الحكومة تدخلت لتعمل
على الإبقاء على المؤسسة الوحيدة لتعليم المدنيين الطيران وما يتصل
به . . ووعدت الحكومة بتنفيذ نظام جديد لاعانة الطلاب على
التعليم .



الصاع محمد شاكر أبو سبيع - أول مصري سجن دفما قياسيا
بمصر في الطيران الشراعي

٩٥٦ طيارا

وكانت مصر كعبة لتسليح الشرق ، فاقبل عليها ليتعلم الطيران . . وتخرج في معهد مصر طيارون من أبناء العراق وسوريا ولبنان والأردن والمملكة السعودية ، كما تخرج فيه عدد من اخواننا أبناء السودان .

ويؤدى من أهم ذراصة الطيران في مصر : امتحانه امام مصلحة الطيران المدني ، وهي الهيئة المختصة بمنح اجازات الطيران المختلفة . وبلغ عدد من تعلموا الطيران في مصر ٩٥٦ طيارا . وعدد المهندسين ٢٣٨ ، وعدد ضباط الاسلكى ٤٤

الزحف الناعم !

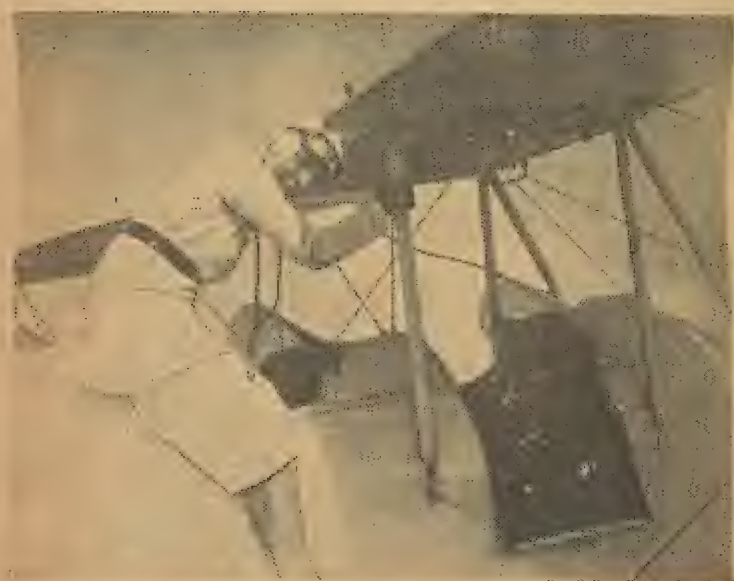
كتب الأستاذ احمد الصاوى محمد مرة في « ماقول وذل » منذ اكثر من عشرين عاما ، يدعى الفتاة المصرية للعمل . . وتقدمت اليه فتاة صغيرة قالت انها تريد أن تعمل في شركة مصر للطيران لى كانت قد انشئت منذ عهد قريب . . فأوصى الأستاذ الصاوى جديقه الأستاذ كمال علوى مدير الشركة بقبولها . . وعملت هناك فترة ثم تعلمت الطيران ، فكانت أول مصرية زحفت لتفرد الجو . !

والار تعلمها خبطة في مصر يومئذ ، حين كان ملايين الرجال يخشون الطائرة . ! وقالوا ان « لطفية النادى » اما قلب من حديد !

وفتح « لطفية » بابا جديدا دخلته من بعدها بعض المصريات المأمورات ، وحصلن على اجازات الطيران في السنوات الاولى : زهرة رجب ، ونفيسة الفهر او وولنده مسعود ، وبلانش فتوش ، وعزيزة محرم ، وعائدة تكلا ، وغيرهن . .

ولم تحترف الطيران منهن غير « لنده مسعود » وكانت أصغر مصرية حصلت على اجازة « ا » ثم « ب » ، فاجازة « معلم طيران » . ! واشتغلت « لنده » مدرسة للطيران في المعهد الذى تخرجت فيه ، وظلت تعمل الى سنوات خمس مضت ، حين تزوجت ، وتفرغت للبيت . .

وثلتها « عزيزة محرم فهميم » فعملت هي الاخرى مدرسة للطيران ، وما زالت تؤدى هذا العمل مع زوجها ، وهو ايضا معلم للطيران !



لطفية النادى
أول مصرية تعلمت الطيران

مجاهدون قدماء ..

نعود قليلا الى الوراء .. نعود الى ايام « صدقي » ، لننصف بعض من كدنا ننأهم في غمرة الاسترسال في الحديث عن عصر النهضة ، وأحداثه السريعة ..

عندما وصل « صدقي » الى مصر ، كان « احمد حسنين » يجاهد في سبيل الوصول اليها من انجلترا بطائرة صغيرة ايضا .. لقد تحطمت مرة .. ثم أخرى !. ثم اشترى طائرة غيرها في ايطاليا ، فحطمها له أحد المهندسين قبل ان يستأنف بها الرحلة .. ! وكانت رحلة معقدة ، وكانت ظروف احمد حسنين تستدعي عودته سريعا ، فأكمل الرحلة بالبحر ..

وكان احمد سالم يدرس الهندسة المعمارية في كاسبرج ، فهو الطيران وتعلمه ، واشترى طائرة صغيرة ، وقادها بمفرده الى مصر ليقضى اجازة قصيرة بين اهله واصدقائه ، ثم عاد بسرعة ليستأنف دراسته .. وقام احمد سالم من انجلترا يوم ١٦ مارس من عام ١٩٣١ ، وبعد اربعة ايام ، غادرها مصري آخر بطائرة أخرى .. ووصل منير سميكه يوم ١٠ ابريل الى القاهرة بعد زميله بايام ..

أول طائرة تسجل في مصر

وكان كمال علوي أول مصري سجل طائرته رسميا في مصر يوم أول فبراير عام ١٩٣١ ، وقام بعد قليل برحلة جوية مع صديقه الطيار محمد رشدي ، برحلة الى اسطنبول ..

وحاول محمد علوي التجري ان يحضر الى مصر من ألمانيا ، وصادفته عقبات غير هينة في الطريق ..

وتتابع الطيارون من أبناء مصر ، واحدا بعد الآخر ..

مسابقتان دوليتان

وفي عام ١٩٣٣ نظم نادي الطيران المصري ، سباقا دوليا حول الواحات المصرية ، واشترك فيه عدد كبير من الطيارين الاجانب

.. وبعد أربع سنوات ، اى فى عام ١٩٣٧ ، اقيم السباق الثانى حول الواحات ، وكان على المشتركين فيه ان يقطعوا مسافة ١١٥٠ كيلو مترا فوق الصحراء يطوفون فيها بالواحات الداخلة والخارجة والفرافرة والبحرية . وقد نجحت المسابقتان ، ورأى سكان الواحات الطائرات تحلق فوق رؤوسهم لأول مرة ، وتصل ماينهم وبين القاهرة فى ساعات .. بدلا من ايام ١

وقبل الحرب العالمية الاخيرة كانت القوات البريطانية فى مصر تقيم مهرجانات جوية كبيرة فى مصر الجديدة كل عام ، وعندما انسحبت هذه القوات الى القناة اوقفت المهرجانات البريطانية ونظم نادى الطيران المصرى مهرجانيين كبيرين ، كانا خير دعاية للطيران فى مصر .

المؤتمرات الدولية للطيران

وساهمت مصر فى ميدان الطيران الدولى لأول مرة بطريقة فعالة ، عندما دعا نادى الطيران لاتحاد الطيران الدولى انعقاد مؤتمره فى مصر عام ١٩٣٣ ، ونظم السباق الاول حول الواحات فى اثناء انعقاد المؤتمر . واشتركت مصر فى المؤتمرات السنوية للاتحاد الذى يشرف على الطيران الرياضى فى العالم ، ويضم ندية الطيران الوطنية فى البلاد المختلفة ، وانتخب السيد محمد طاهر وكيلا للاتحاد ، تم السيد جرجس عوض الله من بعده .

فى الهيئة الدولية للطيران المدنى

وعلى اثر انتهاء الحرب لبمصر الدعوة الى مؤتمر شيكاغو الذى دعت الولايات المتحدة الى عقده ، تمهيدا لانشاء الهيئة الدولية للطيران المدنى ، وتنظيم قواعده على ضوء التطورات الكبيرة التى اسفرت عنها الحرب واشتركت مصر فى هذا المؤتمر بوفد راسه المهندس محمد رشدى مدير مصلحة الطيران المدنى فى ذلك الوقت ، واسفر المؤتمر عن مشروع معاهدة نظمت الطيران فى العالم .

الدعوة لإنشاء الجمعية الدولية للنقل الجوى

وبينما كان المؤتمر منعقدا اجتمع رئيس وفد مصر بمديري
الطرق الجوية البريطانية وزير فرانس ، وبحث معهم
مشكلة إنشاء الجمعية الدولية للنقل الجوى التى تضم شركات
الطيران فى العالم ، وتهدف الى تنظيم النقل الجوى ، وقد
بجحت دعوة السيد محمد رشدي وزميليه وأنشئت الجمعية على
أثر ذلك .

١٩٤٦ . . عام المؤتمرات فى مصر

وفى أواخر عام ١٩٤٦ ، عقدت فى القاهرة ثلاثة مؤتمرات
دولية للطيران : الاول مؤتمر منطقة الشرق الاوسط للهيئة
الدولية للطيران المدنى ، والثانى اجتماع الجمعية العامة لثلاث
للجمعية الدولية للنقل الجوى ، والثالث المؤتمر الثالث عشر
للجنة الدولية الفنية لضباط التشريع الجوى .

ويبرز نشاط مصر فى المؤتمرات والاجتماعات الدولية الخاصة
بالطيران ، وأصبح لمثلها رأى مسموع . . فان مصر تحتل
مركزا ممتازا فى قلب العالم ، وهى نقطة اتصال رئيسية بين
الشرق والغرب ، ويمر بها عدد كبير من الخطوط الجوية الهامة .

أول خط جوى يمر بمصر

وكان اول خط جوى تجارى مر بمصر ، هو الخط الذى
أنشأته شركة المواصلات الجوية الامبراطورية بين لندن والبحره
عن طريق القاهرة . . كان ذلك فى مستهل عام ١٩٢٧ ، وقد
امتد الخط بعد ذلك الى كراتشى ثم وصل فيما بعد الى سدى .
وفى عام ١٩٢٩ افتتحت الشركة البريطانية خطا آخر يربط
الاسكندرية بانجلترا . بواسطة الطائرات المائية ، وبمسد عام
ونصف عام رخصت الحكومة للشركة بمد خط جوى الى جنوب
افريقيا .

وفي السنة نفسها منحت شركة الخطوط الجوية الملكية الهولندية ترخيصاً لنزول طائراتها في مصر وهي في طريقها بين امستردام وبنافيا .

وفي عام ١٩٢٥ سمح لطائرات « الاليتوريا » الإيطالية بالمرور بمصر في طريقها من إيطاليا الى اثيوبيا .

وقبل الحرب مباشرة سمح لشركة « ايرفرانس » بمرور طائراتها بمصر في طريقها بين فرنسا وسوريا ولبنان والشرق الاقصى .

الانظار تتجه الى مصر بعد الحرب

ونشبت الحرب ، وتحول النقل الجوي المدني الى نقل حربي في معظم البلاد . . . حتى اذا ما وضعت الحرب اوزارها عادت الشركات تنظم صفوفها ، وتجدد طائراتها ، واصبحت مصر محطة انظار الجميع ، ففيها اكبر مطار في الشرق ، وفيها من الوسائل والفنيين ما يعطى شركات لنقل الجوي الى الهبوط فيها . وجعل مطار القاهرة الدولي محطة رئيسية في طريقها بين الشرق والغرب ، والشمال والجنوب . .

واصبح المطار عالميا ، فيه حركة دائمة . . طائرات تهبط وطائرات تطلع . والوف الركاب يصلون اليه او يغادرونه في كل يوم ، الى مختلف بلاد العالم .

المطار المصري الاول . . الماظة

ولم يكن مطار القاهرة الدولي غير جزء من الصحراء القريية من ضاحية مصر الجديدة ، الى ان اختارت موقعة القوات الجوية الامريكية في مصر اثناء الحرب ، فانشأته في زمن قبسى لم يزد على اربعين يوما .!

وعندما انتهت الحرب ، سلم المطار الى الحكومة المصرية في احتفال رسمي ، فحولته من مطار حربي الى مطار مدني كبير

واخذت تواصل تحسينه وتوسيعه حتى أصبح اليوم من
أكبر المطارات العالمية وأهمها .

أما المطار المصري الأول ، فهو مطار المازة الذي افتتح في أول
فبراير عام ١٩٢١ ، ثم أنشئ بعده مطار الدخيلة على الساحل
في الإسكندرية ، وأعد لاستقبال الطائرات المدنية والطائرات
البحرية . .

وقد توسعت مصر في إنشاء المطارات الحديثة ، وأصبح في
القاهرة أربعة مطارات ، وفي الإسكندرية اثنان ، وفي كل من
بورسعيد ومرسى مطروح والمنيا وأسيوط والأقصر وأسوان ،
مطار . .

أول خطاب ينقل بطائرة

وفي عام ١٩٢١ نقل أول خطاب من مصر بطائرة . . وكان
مرسلا إلى بغداد ، ونقلته طائرة من طائرات السلاح الجوي
البريطاني . كانت تنقل البريد إليها وإلى إيران . . ولم يتوسع
في نقل البريد بالطائرات إلا بعد أن بدأت طائرات الخطوط الجوية
المختلفة تهبط في مصر بعد ذلك بست سنوات .

التشريعات الأولى للطيران

في يوم ٢٤ مارس من عام ١٩٢٠ صدر أول قانون ينظم
شئون الطيران في مصر ، ويقضى بجعل إنشاء المطارات احتكارا
للحكومة ، ويقرر عدم جواز إنشاء أو أعداد أي أرض لقيام
الطائرات أو نزولها إلا بواسطة الحكومة أو بأذن منها .

ومن القريب أن الحكومة أصدرت هذا القانون سنة ١٩٢٠
ولم تنشئ أول مطار إلا سنة ١٩٣١ . . وقضت الحكومة
سنوات طويلة في أعداد تشريعات الطيران ، وصادت بعض
العقبات عندما أرادت إصدار قانون سنة ١٩٣٥ الذي نص
على أن للدولة كامل السيادة المطلقة على الفضاء الجوي الذي
يعلو أراضيها . .

وواصلت مصر بعد ذلك جهودها لاستكمال تشريعاتها
الجوية ، واصدار ما ينقصها من هياكل لاجتثاث التشريعات في العالم
وكليها يهدف الى تنظيم الطيران وتأمينه ..

الطائرات تصنع في مصر

ومصر التي افتتحت اول خط جوى منذ واحد وعشرين
عاما ، تستطيع ان تفخر بانها من خير بلاد العالم في الطيران .
بل هي من اقل البلاد معاناة لتوارث الطيران .. ! لقد أصبحت
امور الطيران كلها في يد المصريين منذ اعوام ، واتت هؤلاء
المواطنون انهم اكفاء ، فقد استطاعوا ان يقودوا الطيران في
بلادهم الى الامام .. وان يبعثوا الطائرات في نفوس المصريين ،
وهم يقفون على ركوب الطائرات المصرية ، التي يقودها مصريون ،
ويشرف على صيانتها مهندسون مصريون ..

بل لقد خطا المصريون خطوة اخرى الى الامام في عالم الطيران
وحلقت في سماء مصر لاول مره يوم ٢٣ اغسطس سنة ١٩٥٢ ،
اول طائرة صنعها مصريون في مصنع مصري !



أول طائرة صنعت في مصر

القصة الصغيرة . . والقصة الكبيرة

هذه هي قصة الطيران في مصر . . . القصة الصغيرة التي
تقدم بها قصة من اكبر قصص الطيران في العالم . . قصة الطل
لينديرج الذي قام منذ اكثر من ربع قرن باكبر مخاطره في عهده
يوم طار من امريكا الى اوربا . .
القاهرة في فبراير ١٩٥٤

كمال نجيب



قاهر المحيط

أو

مذكرات لندبرج

تأليف

شارلز لندبرج

ترجمة

جماعة من اصداقاء مؤسسة فرانكلين

راجعته

دكتور احمد فؤاد الالهواني



لندبرج
قاهر المحيط

« سمح بنشرها الاتحاد الصحافي المصور »

الفصل الاول

كان الليل قد ألقى ظلاله على الأفق الشرقى - ونظرت من
كابينته القيادة الى حقول « سنترال أليزى » فرأيت فريقا من
دارسى القمح يقادرون الحقل بعد أن فرغوا من عملهم اليومى .
وتطلع عدة رجال ولوحوا بأيديهم حين دوت طائرة البريد التى
أقودها من فوقهم . . سيخيم الظلام بعد دقائق قليلة ومازلت
في جنون بيوريا . .

ما سرع ما مرت أيام تصيف الطويلة حين كانت الرحلة الى
شيكاغو تتم كلها في ضوء النهار ، وكأنها لم تنقضى الا اسابيع
قليلة على عصر ذلك اليوم الخطير من أيام أبريل . حين افتتحنا
حمل البريد الجوى بين شيكاغو وسانت لويس . . وكان لى
يوصفى الطيار الاول للخط شرف القيام بالرحلة الاولى ، حيث
لقيت على طول الطريق حفاوة بالغة من كبار الموظفين ومسورى
الصحافة . .

ولكن اهتمام الناس قد فتر بعد ذلك الحمل الاول الثقيل
من البريد المالى بخطابات المتحمسين وهواة الطوايع وتضاءلت
أكاسيس البريد ، اثنى كنا نحملها ذهابا وإيابا بانتظام يدعو الى
التحيز ، حتى أوشكت ان تعود فارقة .

وكان عقدنا ينص على ان نقوم كل اسبوع بخمس رحلات من
سانت لويس الى شيكاغو ، ومثلها في العودة ، كما كان علينا
ان نسلم بريد سانت لويس الى شيكاغو في وقت يستطيع فيه
ان يلحق بالطائرات القادمة من الغرب ، حتى يمكن وصول
الخطابات الى اصحاب الاعمال في نيويورك في مطلع النهار . .
كنا ثلاثة نقوم بهذه المهمة : فيليب لف ، وتوماس نلسون ،
انا . . وكلما ألفت الخطوط الجوية الاخرى رحلاتها كنا نحن
حيانا نشق طريقنا بين السحب المنخفضة فنهبط في « ماى فيلد »
طار شيكاغو بطائراتنا التى اعدنا بنساءها من طائرات الجيش
بحرية . .

وكانت شركة روبرتسون للطيران تتقاضى أجرها حسب وزن ما تحمل من بريد ، وكثيرا ما كانت الاكياس تزن أكثر مما بها من خطابات . ولذلك لم يكن توسع الشركة أن تشتري طائرات جديدة ، بل كنا نشترى جميع طائراتنا من مخلفات الجيش . ثم نعيد بناءها في مصانعنا في «لامبرت فيلد» بسانت لويس ، وهي طائرات ذات محركين فيها ماكينة واحدة في مقدمتها ، وكنا نسميها « د . ه . » لأن شركة دي هافلاندا هي التي وضعت تصميمها في إنجلترا أثناء الحرب وأصبحت الآن في عام ١٩٢٦ من طراز عتيق .

وقد تحطمت منى أحداها منذ أيام قليلة ، لأن الشركة لم يكن لديها ما تشتري له به شعلة احتياطية أو مصابيح للاضاءة . انزلوا احتدى بضوئه . وصادفت في تلك الليلة ضبابا في رحلتى الى الشمال بين مرسيليا ومدينة هناك ، وشيكافو . . . فعدت واجعا ، وحاولت أن ألقى بالشعلة الوحيدة معى لاهبط على ضوءها في أحد الحقول ، وجذبت جهاز الاضاءة ، ولكن الشعلة لم تشتعل . .

ثم طرت شمالا مقدرا أن أصل الى مطار « ماى فيلد » اذا استطعت أن أجد نقطة خالية من الضباب أنفذ منها الى ما تحت السحب ، غير أن الضباب كان يغطى كل شيء . . . وقد أخبرنى الميكانيكيون فيما بعد أنهم بعثوا انوارا كشافا الى السماء وأشعلوا برميلين من النترول ليسترعوا انقياهم . . . ولكنى لم أر شيئا . وبعد أن درت في المنطفة مقدار نصف ساعة اتجهت الى الغرب آملا أن أجد منارا من المنارات التي تهدى بها عابرات القارة ، ولكن الضباب كان قد غشاها كذلك . وكنت قد اكتشفت عندئذ خلا في سلك الاضاءة فبشعلتى ، فقلت لعلموا تشتعل اذا جذته بنفسى . . وتحولت الى الجنوب مغرما مرة أخرى أن اهبط على ضوء الشعلة في أحد الحقول . .

وفي الساعة الثامنة والثلاثينات حركة الماكينة تتقطع ، فقد فرغ الخزان الرئيسى من الوقود . وأدركت الخزان الاحتياطى ،

فعدت الحياة الى الآلات مرة اخرى ، ولكنى كنت اعرف أن
الستروال الاحتياطي لا يكفي لأكثر من عشرين دقيقة . ولاح
ضوء على الأرض هو مجرد ومض ، لكنه كان يعنى وجود
فرجة فى الضباب ، ودرت هابطا ، ثم جذبت سلك الشعلة ،
فلم أر على ضوءها الا طبقة كثيفة من الضباب ، فبدأت
أخلق الى ارتفاع مناسب لأقذف بنفسى من الطائرة .

وحين بلغت ٥٠٠٠ قدم توقفت المخربكة مرة اخرى ، فوثبت
من جانب الطائرة ، وانفجعت مفلتى توا . وبعد لحظات قليلة
رايت فى القمة طائراى لشور فى اتجاهى ، ولعل القطرات الأخيرة
الباقية من الوقود قد وجدت طريقها الى « الكاربوراتور » ،
فأرسلت الطائرة فى رحلة دون قائد . ثم أخذ صوتها ينعبد
قليلًا قليلًا ، ثم عاد الى قوته ، وظهرت الطائرة مرة اخرى .
ورايته تدور حول نفسها خمس مرات قبل أن أهوى وسط
الضباب .

وضممت قدسى أحدهما الى الأخرى ، وحميت وجهى بيدي
وانتظرت ، ثم لمست الأرض . فى حقل من القمح . ورايت على
مقربة منى بضلع عربات تقل وسيارة تسير ببطء ، ثم تقف
بضوية أضواءها من ناحية الى أخرى .

وكان فى السيارة عدة أشخاص ، فصاح احدهم :

— هل سمعت تلك الطائرة ؟

واجبت : انى انا قائدها !

ومضى الرجل يقول دون أن يعير جوابى انتباهها :

— لقد سقطت فى هذه اللحظة طائرة الى الأرض ، لابد انها قريبة

بدا من هنا . .

ثم مضى يرسل أضواء السبارة باحثا عنها . وقلت مرة اخرى :

— انى انا الطيار الذى كان يقودها . . !

— انت الطيار . . يا الهى . . كيف . . .

فقلت وأنا اريه حزمى البضاء : لقد وثبت بالمظلة . .

وعثرنا على الطائرة على بعد ميلين ، وقد استحالنا الى كومة
كروية ، بعد ان اشدت احد جناحيها بكومة من اعواد القمح
ثم انزلت على الارض مسافة ثمانين ياردة مخترفة احد
الاسوار . وحملت كياس الخطابات الى اقرب مكتب البريد .
لترسل بالقطار .

لم ينقض على هذا الحادث الا اسبوع واحد ، حتى كنت
مرة اخرى اقود طائرة ثانية من نفس الطراز د. هـ. الى الشمال
وها هو ذا الظلام يقترب وانا اهبط نحو مطار « بيوريا » .
وجاء سائق عربة النقل مبتسما يحمل على ذراعيه حقيبة بريد
تكد تكون خاوية . . حقيبة مسجلة قد اغلقت بقفل نحاسي
كبير . وسرني هذا ، فان وزن القفل يعنى زيادة دولارين في
دخلنا . .

وحين حلقت من المطار كان القمر قد بزغ في الافق الشرقي
وانعكس ضوءه الى السماء من منعطفات الانهار ، حتى بدت
الارض مناقلة كسائر الكواكب . . واحسست في عزلة الجبال
بالسمو والوحدة . لماذا اعود الى الارض وبين يدي كل هذه
الكون البللوري ؟ انى استطع ان اطيح واطير الى الابد . مجتاز
مطار البريد في شيكاغو الى الجبال والمحيطات . .

ماذا لو استطعت حقا ان اظل مسلحا في الجو عدة ايام . .
كم من الوفود تستطيع طائرة ان تحمل لوملى هيكلها بخزان
البترول . . لا ولكن « رينيه فونك » حاول ذلك مندبضة
فقط بطائرته الضخمة « سيكورسكى » ذات المحركين ، فارتطم
الطائرة ، واتهمتها النيران وهو يحاول التحليق من مطار
نيويورك في رحلة متصلة الى باريس .

وفي طائرتي من الوفود ما يكفي لساعتين اخريين على الاك
ولكنى مضطر الى الهبوط في شيكاغو قبل ذلك بوقت طويل
ان نقل البريد الى شيكاغو ليصل من هناك الى الشرق طر
مطولة ، فلماذا لا نطير به مباشرة من نيويورك الى س

لويس .. لا دون توقف .. لأعلى أن ذلك لا يمكن طبعاً أن يتم
بهذه الطائرات من مخلفات الجيش ، ولكن بطائرات جديدة ،
ومحركات جديدة ..

هناك مثلاً الطائرة الجديدة « رايت بلانكا » التي ارتفعت
بحمولة ثقيلة لا تكاد تصدق في إحدى رحلاتها التجريبية ،
ويمكن يمثل هذه الطائرة أن نحمل البريد من سانت لويس إلى
نيويورك دون توقف ، وربما استطعنا في الليالي الصافية أن
نحمل إلى جانب ذلك مسافرين أو ثلاثة . ولكن طائرة واحدة
من هذا الطراز تكلف بين عشرة آلاف وخمسة عشر الف دولار ،
ويحتاج خط البريد إلى ثلاث منها . فمن الذي يمكنه أن
يستثمر مثل ذلك المبلغ الضخم في مشروع كهذا ؟ إن شركتنا
تلقى جهداً شديداً في تزويد خطنا بطائرات د. ه. مع أن
في الواحدة منها لا تكلف إلا بضع مئات من الدولارات . ومع ذلك
فإن الطائرة « بلانكا » أسرع من الطائرة د. ه. بخمسة عشر
فويلاً في الساعة ، وهي تستهلك نصف ما تستهلكه تلك من
البنزين ، وتحمل ضعف ما تحمل . ياله من مستقبل زاهر
لجناحنا حين يمكن صنع مثل هذه الطائرات . ! أعلى أن قليلاً
هذه الناس هم الذين يدركون هذه الحقيقة ، وهم أود ، أن
تأخذ رجال الأعمال في سانت لويس ، ما تستطيع الطائرات
الجديدة أن تفعله . فطائرة من طراز بلانكا ، مليئة بفرانات
وقود تستطيع أن أفلح مطلقاً طول الليل كالقمر . ولعلني -
نأشد ما أفرغت عقلي هذه المخاطرة ! - لعلني أظن بين نيويورك
وباريس دون توقف ..

ثم من نيويورك إلى باريس .. ! ياله من حلم .. ! هل نستطيع
مطلقاً أن نتزود بكفايته من الوقود .. ! لعل طائرة بلانكا قادرة
على ذلك .. إذا لم يتوقف المحرك - ونادراً ما تقف محركات
هورلوند « من صنع رايت » فهي ليست كمحركاتنا القديمة
ليبرتي « لو استطاع الطيار أن يتبع الطريق الصحيح المدة
كافية لوصول إلى أوروبا ..

ولماذا لا أحاول عبور المحيط . . ؟ انى اكاد ابلغ الخامسة
والعشرين ، وقد طرت الى الآن الفى ساعة ، وتزهت فوق
نصف الولايات الثمانى والاربعين ، وحملت البريد فى أسرى
الليالى . وقد تعلمت اصول الطيران فى أثناء السنة التى
قضيتها طالبا فى الجيش . وانا الآن بونبة كاتب فى فصيحة
المراقبة رقم ١١٠ من حرس ميسورى الوطنى ، وقد تحققت
كل مطالحتى الماضية وآمالى وحلامى عن الطيران . فلم يبق
امامى من مزيد . . فلانظم رحلة الى باريس . . !

اذلثنى حسامة هذا القرار بعض الوقت . فليس لدى
من المال ما اشترى به طائرة من طراز رايت بلانكا . لكن لى
استطيع ان اجمعه فى سانت لويس . ان لدى قليلا من المال .
وقد يرغب بعض الناس ان يساهموا فى المشروع . وهناك بعد
ذلك جائزة «أورتيج» ومقدارها ٢٥٠٠٠ دولار يأخذها أول
طيار بطير دون توقف من نيويورك الى باريس ، وسيكون هذا
المبلغ كافيا لشراء الطائرة وبقية النفقات .

لا بد ان يكون هناك من الاثرياء من أتوا بصيرة صادقة تهو
عليهم ما فى المشروع من مغامرة . لكن المشكلة هى كيف اهتم
اليهم واقنعهم بالاستتماع الى ذلك المشروع . ربما تبنته شر
رايت للطيران ، فانها تملك الطائرة بلانكا ، ولن تجد دما
افضل من ذلك لطايرتها ومحركها . او استطاعت الطائرة
ان تقوم بهذا ، فلن يكون هناك حذر لمستقبل الطيران .

وزحفت الى فراشى الضيق فى غرفة المطار ، ورقدت براو
لاجد لنفسى مكانا كافيا . ان معظم البريد الذى حملته
شيكاغو يستقر الآن فى كابينه طائرة مسافرة الى الشرق
الى نيويورك ، ولم يبق الليلة متسع للتفكير فى عبور المحيط
ولكن هل تستطيع حقا طائرة ان تحمل من البترول ما يكفى
للطيران بين نيويورك وباريس ؟ الم يسبق ارتطام «سيكورسكى»
طائرة الكابتن فون ؟ الخطأ قيادتها ام كان الحمل ثقيلا

هيكلا الضعيف ؟ أن الجالون الواحد من الجازولين يزن ستة أرطال . فباله من حمل تقبل ذلك الذي كان على اجنحتها أن ترفعه ! أنها تزن بوقودها أكثر من ٢٨٠٠٠ رطل .

لقد بلغت الطائرة نهاية المدرج ولم تبلغ من السرعة ما ترتفع به عن الأرض ، فارتطمت واشتملت فيها النيران ، ونجا فونك والطيار المرافق ، ولكن اثنين من ملاحيهما لقيا حتفهما . وجاء في وصف هذه الطائرة العظيمة ذات المحركين أنها كانت مجهزة بالجلد الفاخر ، بل لقد كان هناك سرير ، وكان بها أربعة ملاحين لضرورة لهم في قيادة طائرة عبر المحيط . أن الطائرة التي تسريد أن تضرب الرقم القياسي العالمي للطيران الطويل يجب أن يترك عنها كل ثقل لا ضرورة له مهما خف وزنه . وإذا قدر لي أن أحصل على طائرة من طراز بلانكا فساتر وحدي ، ولو كانت مبطنة بالجلد سأزعم عنها ، وإن أحمل معي إلا قاربا من المطاط الطواريء ، وقيلا من الماء . والآن نلأكف من التفكير في هذا ولأنه قليلا .

إن التهور من الفرائس قبل أن يطلع الصباح هو أسوأ ما زعمته ثقل البريد الجوي . لكن هذا الصباح بعد فجر حياة جديدة . حياة ساطرة فيها إلى أوروبا . واخذت ألقب في راسي خطة أخرى خطة ، وأنا ارتدي ملابس ، ثم حين ركبت السيارة في طريقى إلى المطار ، ثم طوال رحلتى نحو الجنوب إلى سانت لويس !! كم من الوقت يتغلب صنع طائرة من طراز « رايت بلانكا » ؟ كم ثمنها ؟ كم من الجازولين تستطيع أن تحمل ؟ كيف تستطيع الحصول على أرقام دقيقة عن سرعتها ، وعن المسافة التي تدرجها قبل أن ترتفع ، وسبقها استهلاكها للوقود ؟ أن جواب أسئلتى عند أناس على بعد يقرب من ألف ميل : عند مصنع رايت للطائرات في بترسن بنيجورسى .

على أنى لو ذهبت توا إلى هناك وأخبرتكم أنى أريد شراء طائرة بلانكا لأطير بها إلى باريس ، فسيسألون عن قدرتى على

دفع الثمن . ينبغي إذن أن أجده من يشاركني في المشروع من أصحاب النفوذ والمال . وربما شاركني عبيد الله شركة رابت نفسها حين ترى قدرة شركائي ، فإن لم تفعل فسأحاول مقايضة مصانع أخرى مثل « فوكر » أو « هف دالاند » !! كيف استطاع كومان دور بيور أن يجد المال لشراء طائرته ؟ إلى من يجب أن أتوجه بمشروعي ؟

هناك مثلاً هارولد باكسي صاحب المصرف ، وأحمد الدين بصرفون أمور مدينة سانت بوليس الكبيرة ، ولديه طائرة من طراز « ترافل إير » ، وهي أحدث طائرة توجد في حظائر مطار « لامبرت فيلد » . ومنذ أن اشتري بكسي طائرته بدأ كثير من رجال الأعمال يطرون كذلك ، مثل هاري بوكر الوسيط التجاري ، وإيرل تومسون عضو شركة التأمين ، وقد سبق أن لقنته بضع دروس في الطيران ، وأهل ذلك يحدوه إلى أن ينبغي لفكرتي ، وسأحدثه في التليفون غدا لأضرب معه موعداً وإلى أن يحين ذلك الموعد سأضع مشروعاً لخط جوي إلى نيويورك عن طريق « إنديانابوليس » و « كولومبس » و « بطرسبرج » كما أحسب مواعيده ونفقاته ، فإن ذلك سيثير اهتمام رجال الأعمال . يجب أن أبين للناس ما تستطيع طائرة مثل بلانكا أن تحققه ، ويجب لكي أقبل هذا أن أرسم خطة للعمل .

أخذت ورقة وكتبت العنوان التالي : « الطيران بين سانت لويس - نيويورك - باريس » . ثم عدت تحتها ما يجب عمله : « التفكير في الحجج التي يمكن أن تقنع رجال الأعمال بمؤازرة المشروع . الحصول على معاونات وزارة الداخلية قارب من المطاط . خرائط . الحصول على أوصاف الشواطئ الأيرلندية والإنجليزية والفرنسية والإسبانية لمعرفة مسالمتها . وتجتمع لدى في القائمة خمسة وثلاثون بنداً ، ولا شك أنني سأضيف إليها بنوداً فيما بعد .

وحين أرفق مواعدي مع مستر تومسون كتب علي

الاستعداد ، وذهبت مساء الى منزله حسب الموعد ، فقادتنى
خادمة الى غرفة الاستقبال ، ثم دخل مسنر تومسون فصافحتنى
.. يجب الآن ان افنعه ليكون اول المؤمنين بأن فى إمكان طائرة
أن تحملنى من نيويورك الى باريس .

وبدأت الحديث قائلا : « مسنر تومسون .. لقد جئت انذاك
النصح فى مشروع افكر فيه » .

وهز راسه متجعجا فمضيت اقول : لاشك انك قد سمعت
بجائزة « اورتيج » التى تمنح عن بطر دون توقف بين نيويورك
وباريس . . . ٢٥٠٠٠ دولار . انى اعتقد ان طائرة حديثة يمكن
ان تقوم بهذه الرحلة ، واريد ان احاول ذلك . اريد ان ابين
للناس ما يمكن للطائرات ان تقوم به ، وسيكون فى هذا تقدم
للمستقبل الطيران ودعاية لسانت لويس . ثم زحزحت اشرح له
حاجتى الى جماعة من رجال الاعمال لتمويل المشروع ، وليكون
لى من نفوذهم معين فى مفاوضاتى مع اصحاب مصانع الطائرات .

واخيرا تكلم فقال : « انى استطيع ان اساهم بالفى دولار ،
ولكنى ارجح ان الطائرة التى نطلبها ستكلف عشرة آلاف دولار على
الاقل » . وهنا حدثت عن الطائرة رايت بلانكا . فقال فى صوت
مخفج : « ولكنها طائرة ارضية وليس لها الا محرك واحد ..
ليس كذلك لا انى اريد لك ان تستقل طائرة مائية او اخرى
ذات محركات عدة حتى لا تضطر الى الهبوط فى الماء اذا تعطل
احدها . لم تفكر فى استخدام طائرة ذات ثلاثة محركات من
النوع « فوكز » كما فعل كومان دور بيرد لا »

وقلت فى نفسى انه طبعها مخافظ كسائر رجال الاعمال ، ولكنه
على الاقل قد اخذ مشروعى مأخذ الجد .

وقلت انافسه : « ان الطائرة المائية لا تستطيع الارتفاع بحمولة
كافية من الوقود ، كما ان الطائرة ذات المحركات الثلاثة من
طراز « فوكز » ستكلف مبلغا ضخما من المال لا اظنه يقل

عن ٣.٠٠٠ دولار . فضلا من أنى لست وأتقيا بأن ثلاثة
محركات ستجعل مثل تلك الرحلة أكثر امنا ، إذ تكون الطائرة
مثقلة بالوقود ، فإذا تعطل أحد المحركات فوق المحيط فأغلب
الظن أنى لن أستطيع العودة بقية المحركين الباقين وحدهما .
لذلك أعتقد أن الطائرة ذات المحرك الواحد أوفر امنا إذا
قدرنا كل هذه العوامل » .

وأضاف مستر تومسون : « لأريب أنك تعرف عن الطيران
أكثر مما أعرف ، ولكنى لست مرتاحا إلى الطيران عبر
المحيط بطائرة ذات محرك واحد . وأعتقد أنه يجب أن تفكر
في الحصول على طائرة ذات محركات ثلاثة كطائرة فوكر مثلا .
وقضينا الماء كله في الحديث عن الطائرات والرحلة من
نيويورك إلى باريس . وبدأ لي أن المشروع قد انزعج تمام مستر
تومسون ، ماى ذلك شك ، ولكنه غير مطمئن إلى ما يتطوّر
عليه من مخاطرة ، وله العذر . ليست مهنة التأمين سهلة ؟

ومرت بضعة أيام . . وبينما كنت جالسا أتناول الفطوري في
وقت متأخر في مطار « لامبرت فيلد » ، بعد أن سلمت برقا
شيكاغو ، إذ قال أحد الجالسين إلى المائدة : « ان مندوبا من
شركة فوكر يحدث ماجور روبرتسون عن إنشاء مكتب لهم
في سانت لويس » .

ورأيت في ذلك فرصة للحصول على معلومات دقيقة عن قدر
هذه الطائرة ونفقاتها . على أنه ينبغي أن ألزم جانب الحذر
فانى لم أكن قد أخبرت بمشروعتى أحدا ممن يعملون في المطار
ورأيت باب الماجور روبرتسون حتى خرج منه مع شخص
غريب في ثياب مدنية . وكان من السهل أن أجد من يقدمنى
إليه ، وواتانى الحظ فعينا وحدا بضع دقائق . وقبل أن
أحدثه في الأمر رجوته ألا يروح به إلى أحد ، فوعد بذلك .
وقلت له : « ان بعض الناس هنا في سانت لويس يفكرون
في شراء طائرة لتطير بين نيويورك وباريس ، وقد خطر لنا أن

تكون من طراز فوكر . لذلك نحب ان نعرف هل في استطاعتكم صنع طائرة يمكن ان تحمل ما يكفي للرحلة من وقود . ونحب كذلك ان نعرف ثمنها والزمن الذي يستغرقه صنعها » .

وأجاب المندوب الشركة : « ان مستر فوكر يستطيع ان يصمم طائرة ذات مدى طويل لتبلغ باريس مع احتياطي كاف من الوقود . وتستطيع الشركة ان تسلمها في الربيع القادم اذا اوصيت بصنعها الآن . وستكلف حوالي ٩٠.٠٠٠ دولار » .

وحاولت الا ينم وجهي على ما أصابني من دهشة . تسعون الف دولار ! ان مثل هذا الرقم لم يدر قط في خلدي .

لم مضى في حديثه قائلا : « على ان شركة فوكر يجب طبعاً ان تفتح اولاً بكفاءة الطيارين قبل ان تصنع طائرة لمثل تلك الرحلة »

وتجاوزت عن هذه العبارة كأنها لا تعنيني ، وقلت في نفسي اعلى اصل معه الى شيء بقليل من المراوغة فسأته : « لقد فكرنا في استخدام طائرة ذات محرك واحد ، فكيف في رأيك تكون تكاليف ... »

وقاطعني المندوب قائلاً : « ان شركتنا ان تقبل ان تباع طائرة ذات محرك واحد لعبور المحيط » .

ولم اياس بل عقت قائلاً : « نحن نعتقد ان طائرة ذات محرك واحد ليست اقل امناً من طائرة ذات محركات ثلاثة قد انقلتها حواتها » . (ماذا اقول « نحن » ؟ اني انا الوحيد الذي يعتقد ذلك)

وأجاب المندوب محتداً : « ان مستر فوكر ان يفكر في بيع طائرة ذات محرك واحد لعبور المحيط الاطلنطي » . وهكذا رفض مشروع الخطير .

وتسللت بعيداً بأسرع ما استطعت لاسير وحدي وأفكر في الامر . اني لا اريد طائرة ذات ثلاثة محركات وماكنت لاسأل المندوب عنها لولا رغبتي في ارضاء تومسون . ومع ذلك فقد

دهشت حين أخبرني بما لا يقبل الجدل ان شركة فوكر ان تباع
طائرة ذات محرك واحد لذلك المشروع .

وقررت أثناء طراني مساء بالبريد الى شيكاغو ان ابحت
عن مؤازرين في سانت لويس ، لم أحاول شراء طائرة رايت
بلانكا ، اذن لابد ان اتحدث الى ماجور لامبرت في الاسبوع القادم .

ان البروت بوند لامبرت زعيم ذو نشاط كبير من زعماء الطيران
في المنطقة الوسطى الغربية ، حتى لقد سمي مطار «لامبرت
فيلد» باسمه ، ووجدته في غرفته جالسا الى مكتبه ، وقد
تجلت في وجهه سمات اليقظة والجد ، وفي ملابسه النظافة
والاناقة . وشرح له مشروع الطيران بين نيويورك وباريس
والمصاعب التي لقيتها ، وذكرت له حاجتي الى من يعاضدني
من قوى النفوذ حتى يقتنع اصحاب المصانع بالمشروع فيقدموا
الي ما اطلب من معلومات عن تفقات الطائرة ومقدرتها .

ومضيت في حديثي قائلا : «اريد ان اكون في مركز استطيع
معه ان اسوم على الثمن كذلك . ولو استطعت ان اقول انك
من بين معاضدي المشروع فسيكون ذلك عونا ضخما » .

ولم يسألني ماجور لامبرت عن الطائرات البحرية او الطائرات
ذات المحركات المتعددة . ولا عجب ، فانه ذو خبرة قديمة
بالطيران ويعلم ان كل طيران مهما يكن فهو ينطوي على خطر .
وقال اخيرا : «اذا كنت تعتقد ان ذلك مشروع عملي «ياسليم»
واذا كنت تستطيع ان تجد المعاضدين الآخرين ، فساهم فيه
بألف دولار » .

وكان هذا اول مبلغ اجمعه . فاذا أضفت اليه الفين من
عندي فسيكون لدى ثلاثة آلاف دولار . ثم ان مستر تومسون
قد وعد بمؤازرتي ، وان كان لم يعدني بمبلغ معين .

والآن استطيع ان اتحدث الى ماجور بيل روبرتسون ، وهو
احد اخوة ثلاثة يديرون شركة روبرتسون للطيران ، واقدم

اليه اخيرا شيئا ملموسا ، لا مجرد فكرة من الافكار . ولم
اكن استطيع ان اطلب منه عونا ، فحسبه ما يلقاه من مشقة
في الابقاء على خطه يريدنا الجوى مما لا يترك له مالا يساعده
في مشروع الطيران من نيويورك الى باريس . لكنه يستطيع
ان يقدم معونات من نوع آخر . فقد كنت اريد ان اقول لاصحاب
المصانع ان شركة روبرتسون للطيران تؤازر مشروعى ، كما كنت
ريد منه ان ياذن في تعديل مواعيد خطنا الجوى حتى يمكن ان
انقضى يومين او ثلاثة اذا لزم الامر . .

واستمع ماجور بيل الى حديثى وسألنى بضعة اسئلة ، ثم
قال : « تستطيع ان تعلم انى من ورائك يا سليم اذا كان في
ذلك عون لك . على ان يغفل البريد يجب ان يظل منتظما .
انظرن ان بيل ونيلى يسعيان ذلك وحدهما هب ان احدهما
انصيب في حادث فلن يكون لدينا اذن طيار احتياطى » .

فاجبت : « تستطيع اذا حدث هذا ان تبرق الى فاعود
ياول قطار » .

فقال : « حسنا اذن يا سليم تستطيع ان ترتب الامر مع
بيل ونيلى . ولكن ماقولك ؟ ان الطيران الى باريس يستحق
فدرا كبيرا من الاعلان ، ولعل صحيفة بوست دسباتش يمكن
ان تقدم المال اللازم لذلك ، اذا كتبت اسمها على مقدم الطائرة .
انى اعرف احد رؤساء تحريرها ، فلم لا نذهب اليه ونحدثه
في الامر ؟ »

ومع انى لم اكن راخيا عن فكرة الطيران الى باريس بلوحة
اعلانات ، فقد كان على ان احاول كل الوسائل ، لذلك سألته
ان يضرب لنا موعدا مع ذلك المحرر .

ووقفت في مدخل مكتب البريد في « انجل » اقرا رسالة من
الاسوشيتد برس كتبت تحت عنوان كبير : « بيرد ينوى عبور
الاطلنطى . قاهر الاطلنطى يتنبأ بعبور المحيط في العام القادم » .
وقد وردت الرسالة من بروج بورت كوليكسكت في ٢٨ اكتوبر ،

وجاء فيها أن ليفتانت كوماندور بيرد سيقل إلى باريس في
الربيع القادم . بالها من منافسة خطيرة !. ان كوماندور بيرد
طيار قدير وهو يعرف كيف يعمل مشروعه . وهناك أيضا
الطيران الفرنسيان الراغبان في الحصول على جائزة أورتيج
بالطيران من الشرق إلى الغرب ، وقد اشاعت الصحف انهما
على استعداد للطيران . وهناك كذلك مشروعات امريكية اخرى
قرأت تقارير عن اثنين او ثلاثة منها . ان كثيرين يودون القيام
بأول طيران متصل بين نيويورك وباريس . أفقندر مشروعي
اذن ان ينتهي كما بدا حلما من الاحلام !

وسرعان ما دبر ماجور دوبرسون لقاءنا بأحد محرري صحيفة
يوست ديسباتش . وهناك اولاد نجلى في اضطراب امام مكتبة .
ان مشروعي لم يثر اهتمامه ، بل لقد رفضه قائلا : « لا اعتقد
ان اليوست ديسباتش تشترك في مثل هذا الطيران المفسر
وكيف تعبر المحيط الاطلنطي بطائرة ذات محرك واحد وطيار
واحد . اتنا لا نحب ان نقامر بسمعتنا ، ولن نستطيع ان
نجازف بتأيد هذا المشروع . »

ورأيت انه يجب ان اتحدث الى اصحاب شركة وايت قبل ان افكر
في شركات اخرى ، لكي اعرف مدى قدرة الطائرة بلانكا ،
ونسبة حدوث عطل في محركات « هورلوند » . ولكن كيف
اتصل بهم ؟ استطع ان اكتب اليهم خطابا اتيتهم فيه ان
جماعة في سانت لويس يريدون مفاوضاتهم في شراء الطائرة
بلانكا ، ولكن الخطابات لا اهمية لها ، فان الشركات الكبرى
تتلقى مئات منها كل يوم . برفقة لا لا . اني اريد طريقة
غير عادية . لم لا احدهم بالتليفون من مكاني البعيد في سانت
لويس ؟ ان ذلك سيكلفني خمسة دولارات على الاقل . لكن
المحادثة التليفونية البعيدة تعطى صاحبها اعتبارا كبيرا .

الاشجار امامي تختفي في الضباب وظلام المساء . الضباب
وملت بطائرتي ميلا شديدا إلى اليمين بعيدا عن نهر «البنوي» .
ان استطيع الوصول إلى «بيوريا» . واتجهت على هدى البوصلة

الى «سيرنجفيلد» وهبطت الى مسافة مائة قدم فوق رؤوس
الاشجار ، فلم استطع ان ابين اين انا ، حتى رايت ضوءا
ساطعا يلوح عن قرب فتحولت نحوه . فجل انه «المنار» الذي
اقامه ذلك الصبي وكتب الينا عنه يقول : «ان طائراتكم التي
تنقل البريد تمر بمنزلنا كل يوم ، ولذلك اقمنا هذا المنار
لكم تهتدون به اذا ساء الجو هذا الشتاء . »

وقد عبرنا عن شكرنا له بأن درنا فوق بيته بضع دورات .
وها انذا الآن احس بقيمة مصباحه ذي المائة شمعة . وحول
اتجاهي مقدار خمس درجات ، وانتظرت ظهور ذلك الصعد
المستقيم من المصابيح التي علقت على قوائم السياج لتحدد مطار
البريد بين الحقول . وحين اتدبت الى المطار ، وجدت اربعة
منها لم تنطفئ بعد .

ولم يكن بالمكان أحد ، ولكن هناك تليفون قد ركب على
احد الاعمدة ، فطلبت مكتب البريد وجرت المحادثة التالية :
«انا الطيار لتدبرج . لدى بريد يجب نقله الى القطار لان
الضباب يحول دون الوصول الى بنوريا . »

- وهو كذلك . سترسل عربة اليك . ايلزمك شيء آخر ؟
- لا . اشكرك . هذا كل ما اريد . ولكن أرجو ان تخبروا
سنت لويس .

وكنت استطع ان اربط الطائرة الى السياج ، واذهب في
عربة البريد الى المدينة فاخذ حظي من النوم ، ولكنني تذكرت
اني سأحتاج عندئذ الى رجلين على الأقل ليدبرا المحسوك في
الضباب ، وحتى لو ضيبت ماء يغلي في جهاز التبريد فان
«البنية البرية» اذا برت كانت ادارتها لانية من اصعب الامور .
اذك قدرت ان ابقى مع الطائرة وادير محركها كل عشرين دقيقة
لتحتفظ بحرارتها .

وانفستني الحركة والهواء البارد فخرجت اسير في ظلمة
الحقول . لم لا اتحدث الى شركة رايت في التليفون غدا ؟ ولكن

سيرا . فسيلزمى بعض الوقت لشراء بذلة لائقة بأصحاب الأعمال . . بذلة مفصلة ! . . فان بذلتى الخشنه الزرقاء قد أصبحت لامعة عتيقة وضاعت على بعض الشيء . ولا بد لى كذلك من قبعة فاخرة ومعتطف ، فان كل رجال الأعمال الذين أعرفهم يلبسون قبعات ومعاطف .

ها أنذا أرى ضوءا ينساب على الطريق من ناحية الجنوب . انها عربة البريد . ووقفت عند الباب فسلمت إلياس البريد الى السائق ، ثم كرت العربة عائدة الى المدينة ، وأصبحت وحدى فى المطار تحت ظلمة الليل . لو كانت طائرتى الآن من طراز بلانكا لاستطعت ان أبقى الليل هنا متريحا فى مكان قيادتها غير المكوف . ولكن هب ان النار اشتعلت فى طائرة من ذلك الطراز ، وقد اعد خزان الوقود فى هيكليها للرحلة من نيويورك الى باريس . ساكون حينئذ وركبتى ملاصقة لجهاز الاحتراق ، وظهرى مستند الى مسندودع الوقود كخشب الساندوتش . أو هب ان جهاز الصعود والهبوط لم يعمل حين تم الطائرة بالارتفاع عن الأرض! كم من الوقود يستطيع محرك «هوراوند» ان يعمل وحده دون مراقبة ؟ سيكون على أن أظل طائرا ما يقرب من أربعين ساعة بين نيويورك وباريس . فكم من الوقت يستطيع الطيار أن يمضى بلا نوم ؟

— « أريد ان أتحدث الى شركة رايت للطيران فى باترسون نيوجرسي . . نعم الى أى شخص يرد على التليفون . » ولم يكن قد سبق لى قط ان طلبت محادثة تليفونية على مثل هذا البعد . وسمعت طقطقة وطنيتنا ووضع كلمات وأرقام . ان بذلتى الجديدة ، وكل ما يلزم للرحلة ، مهيا ليوضع فى حقيبة السفر .

— « هذا هو الرقم الذى طلبته . »

فى دقيقة واحدة ! يا لها من سرعة !

وسمعت صوت فتاة اخرى تقول : « رايت للطيران » .

فأجبت وأنا أحاول ألا يتم صوتي على أي اضطراب : «أريد
أن أتحدث إلى واحد من موظفيكم من فضلك » .
- أي موظف تريد ؟

- واحد من هيئة الإدارة . وسألت في استمرار وشيء من
الضيق : « أي أعضاء هيئة الإدارة تريد ؟ »
وأجبت في بطل وحزم : « انني أتكلم من مكان بعيد .. من
سانت لويس بميسوري » وأريد أن أتحدث إلى أحد أعضاء
هيئة الإدارة في شأن من شؤون العمل . »
- انتظر من فضلك .

ثم سمعت صوت رجل فقلت : « انني أتكلم من سانت لويس
.. اسمي تشارلز لنديرجة وأنا أعمل جماعة هنا يهمهم أن يشعروا
طائرة للرحلة بين نيويورك وباريس » وأحب أن أتحدث اليك
عن الطائرة بلانكا ، كما أريد أن أحصل على بعض المعلومات
عن محركانكم . متى أستطيع أن أراك في بئرسون ؟ »

- أقول أنك تتكلم من سانت لويس بميسوري ؟ »
لقد نجحت حينئذ كما توقعت ولم يضع أجر المكالمة عبئاً .
ثم قال : « سبرنا أن نراك في أي يوم » وحسبك أن تنبئني
بوصولك إلى نيويورك فنحدد ساعة اللقاء . »

الفصل الثاني

حين دخلت مصنع رايت للطيران في بترسون قبل الموعد بدقيقة ، أحسست بما ثقيمتي ومعتطفى الجسديين وبذلك الاتفة من اثر ، فقد الفت الفتاة الجالسة الى المكتب نظرة على بطاقتي ، ثم اهتمت وقادتني الى غرفة داخلية . ونهض احد اعضاء هيئة الإدارة من مكتبه مرحبا ثم قال :

« أوصلت الآن من سانت لويس يا كابتن ؟ لقد قيل لي أنك بهم بطائرة رايت بلانكا »

« أجل ياسيدى . واحببان أحصل على كل ما لديك من معلومات عن هذه الطائرة ، كما أننا مهتمون ايضا بمحركات هورلوند »

« استطيع أن ازودكم بمعلومات عن المحركات . أما عن الطائرة نفسها فانك لاستطيع شرائها الآن ، لأن شركتنا لم يصنعها الا لكي تبرز على قدرة محركات هورلوند وصلاحياتها لطائرة الحديثة . ونحن الآن نتفاوض في بيع الطائرة وحقوق استعمالها الى شركة « دف - دالاند » وطبعنا اذا فشلت الصفقة . . ولكن الا تظن ان طائرات ذات محركات ثلاثة اصيل الطيران عبر المحيط ؟ »

الطائرة المتعددة المحركات مرة اخرى ! لقد قال احد المؤيدين لبروسي انه ينبغي ان اشترى طائرة متعددة المحركات . وقال مندوب شركة « فوكر » ان شركته ان توافق على بيع طائرة ذات محرك واحد للطيريين نيويورك وباريس ، ولكنى لم اكن اتوقع ذلك من شركة « رايت » . واجبتته بقولنى :

« ان الطائرة ذات المحرك الواحد مزايا كثيرة . الى اى حد تتعرض ماكينتكم « هورلوند » للتعطل أثناء الطيران ؟ »

وضحك عضو الإدارة قائلا : « يبدو انها تعطل فى المتوسط مرة كل تسعة آلاف ساعة »

« متى تستطيع ان تعرف ان كنتم ستجربون الطائرة
بلائكا ؟ »

« يحذر بك ان تتحدث الى جوسب بلائكا في هذا الشأن .
ولكن الا تحب ان ترى مصنعا بمناسبة وجودك هنا في
پاريسون ؟ »

وسرنا بين ضلوف من المخارط والسيور والفجلات
الدائرة ، ومرت بنا عربات اليدمحطة بقطع من الحديد والصلب .
ولكن ذلك لم يصرفني عن التفكير في الرحلة الى باريس .
فسالت مرافقي :

« كم من الوقت يستطيع محرك « هوراند » ان يظل دائرا
دون حاجة الى عناية ؟ »

واجاب : « لسنا نعرف . . ولكن اذا جف الفرومان ابطات
حركته وتقل . لذلك ينبغي ان نجد وسيلة لتشحيمة اناء
الطيران في رحلة بعيدة كهذه . . هذا هو مضهرنا »

ومضينا في جولتنا مارين بأفران تقوية المادن الى اماكن
الاختبار بدويها الذي يصمم الاذان . وضربوا في موعدا لمقابلة
جوسب بلائكا في فندق « ولندورف استوريا » عبر النهر
بنيوپورك .

ان بلائكا رجل نحيف بدويها سمات الجد ، ذو وجهه
واضح القسما ، ولا يسع المرء امامه الا ان يحس انه في حضرة
عبقري . وقال حين لقيناه :

« ان طائرتي قادرة كل القدرة على الطيران المتصل من نيويورك
الى باريس ، ويسرني ان اراها تحاول هذه الرحلة . وان
تحتاج الا الى خزان كبير للجازولين يوضع في الكابينة »

« وهل جهاز الصعود والهبوط من القوة بحيث يستطيع
ان يرتفع بمثل هذا الحمل الثقيل من الوقود ؟ »

واجاب : « اجل ، لقد صممته قويا لهذا الغرض ذاته » .

— « كم ساعة في رايك تستطيع طائرتكم البقاء في الجو دون
أن تمون بوجود جديد ؟ اذا ضيق الطيار صمام الوقود ؟ »
— « أكثر من خمسين ساعة ياكابش لنديرج . وسيكون ذلك
كافيا لضرب رقم العالم القياسي في طول الطيران . »
— « اذا لم نستطع شراء بلانكا التي لديكم الآن فمتى يمكن
أن تصنعوا واحدة أخرى ؟ »

— « لو أن لدى مصنعا ياكابش لنديرج لما استغرق صنعها طويلا ،
وتكن ايسى لدى مصنع الآن . على اني آمل أن نستطيع شراء
الطائرة التي لدينا ، فان رحلة موفقة الى باريس ستكون ذات
فائدة كبرى . »

ووضح لي اني وجدت في جوسب بلانكا صديقا ، فقد ظل
على موقفه المشجع بعد ان اخبرته ان جمعيتنا في سانت
لويس لم تكتمل بعد . ولا عجب فهو نفسه يواجه مشكلات في
تمويل مشروعه .

وقال لي وهو يودعني : « أرجو لجمعيتك التوفيق ، كما
أرجو أن تتمكن من شراء طائرتي . »

وكان على أن اسقل القطار الى الغرب في تلك الليلة ،
لاستأنف الطيران بالبريد ، بعد أن قام « فيل لف » و « توم
نلسن » بهذا ليمنكناني من الغياب كل ذلك الوقت . ان لدى
الآن من الخطط ما يستطيع ان اغري به مؤازري المويودين ، كما
استطيع أن أنبئهم بأمر تلك الطائرة التي يمكن أن نصل الى
باريس . فاذا امكنني بعد ذلك جمع المال اللازم فسأعرض دفع
التمن فورا الى « رايت » أو « هف - دالاند » أو أية شركة
أخرى تملك طائرة بلانكا .

ولم أكد ابلاغ مطر لامبرت بسانت لويس حتى أرسلت
برقية الى بلانكا تؤكد فيها اهتمامي بشراء الطائرة التي
صممها . وتلقيت رده في الرابع من ديسمبر ينبئني انه يرجو

ان اتمكن من شرائها ، فاذا لم يكن ذلك فانه يستطيع ان
يبعني طائرة اخرى ذات محركات ثلاثة بثمان مئتين
دولار .

يا الهى ! ان ما جمعه لان لا يزيد على ٢٠٠٠ دولار ، وغاية
ما ارجوه ان اجمع عشرة آلاف . فكيف استطع جمع ٢٩ الف؟
وكم يستغرق صنع طائرة ذات محركات ثلاثة ؟ وكنت ما زلت
أدير ذلك الامر فى نفسى حين تلقت بريقة من احد اعضاء
شركة « هف - دالاند » ينبئني فيها ان مفاوضاتهم لشراء
الطائرة رايت - بلانكا قد توقفت . . فبعثت الى شركة رايت
البرقية التالية :

« بهمنى ان اعرف فى اسرع وقت ان كنت استطيع شراء
الطائرة رايت - بلانكا للرحلة بين سانت لويس وباريس . »
« لندبرج »

ولما لم الق جوابا ارسل بريقة اخرى بعد اربعة ايام .
فجاءنى الرد التالى :

« نعيد مذكرناه فى التاسع والثالث عشر . ونأسف ان
لا نرغب حاليا ان نستخدم لطائرة رايت - بلانكا فى عبور
المحيط ، ونقترح طائرة ذات ثلاثة محركات من صنع « فوكر »
او « هف - دالاند » .

« شركة بترسون رايت للطيران »

وكان هذا رد احساسا . ولكن بلانكا قد أبدى استعدادا لصنع
طائرة ذات ثلاثة محركات ، فلا بد ان يكون قد وجد لنفسه
مصنعا ، وهو يستطيع اذن ان يصنع طائرة ذات محرك واحد
فى وقت اقصر وبتكليف اقل . وما زالت أمامى فرصة للحصول
على طائرة بلانكا بمحرك « هورلوند » قبل حلول الصيف ،
والهم الآن ان اجمع المال اللازم على انى مع ذلك ارسلت الى
بلانكا البرقية التالية

« رفقت شركة رايت بيع الطائرة بلانكا ، متى تستطيع تسليم طائرة مماثلة ذات محرك واحد ، وكم يكون ثمنها ؟ »
« لنديرج »

ومضت أربعة أيام لم يطر خلالها أحد فوق مطار لامبرت فيلد ، عدا طائرات خطنا الجوي السريع ، فقد توقف طلبه الطيران عن تمرينهم بسبب الرياح العاصفة والوحل المتجمد ، وهذا إلى ذلك وضا كافيا أفكر فيه في مشروع الطيران إلى باريس ، وإن كنت لم أنته بتفكيرى إلى شيء . أن بلانكا لم يرد على برقيتى ، ومعاذ الله للمشروع لا يعتمدون على مجور روبرتسون مدير خطنا الجوي السريع ، وأبول تومسون مدير شركة التأمين . ولم يقبل أحد من تحدثت اليهم أخيرا أن يكون مشروع الطيران عبر المحيط .

لأبد إلى سرت مسافة خمسة أميال عصر ذلك اليوم فوق الطرقات المتجمدة أفكر في المشروع لعلى أهندي إلى أفكار جديدة . وكنت قد سرت هكذا بالأمس واليوم الذى قبله ، أن نصف الشتاء قد مضى ، وطائرات عبور المحيط تصنع الآن وتختبر في فرنسا وأمريكا ، بينما لا فعلنا شيئا إلا الكلام ورسم الخطط . لا بد إذن أن أقوم بمجهود آخر ، أو أتخطى عن ذلك العظم . فلأطلب إلى لغونلن أن يأخذ مكانى على خط البريد لبضعة أيام ، حتى أستطيع أن أعرض مشروعى على من يرغب في لقائى من رجال الأعمال في سانت لويس .

وكان هارى نايت أول من لقينته منهم ، وهو وسيل تجارى ، وبرايس نادى سانت لويس للطيران . وقد لقينته من قبل في الصيف الماضى حين كان يتلقى دروسا في الطيران . وكنت آمل إذا لم يساهم بنفسه في المشروع أن يقترح على بعض رجال الأعمال ممن يعرفهم .

وقابلنى « نايت » في مكتبه بشارع « فورت آند أوليف » وهو شاب لا يكبرنى كثيرا ، ممثلة الجسم ، حاسم الطباع

وعرضت عليه الامر واخبرته بكل شيء ، وكلى توقع الرفض .
ولكن . . هاهو يفاجئنى بقوله :

« سليم - لا ينبغي لك ان تجهد نفسك فى السعى وراء
المال اللازم ، اذ عليك ان تركز كل تفكيرك فى مشروع الطيران
نفسه ، ان كنت حقا تريد ان تقوم به . سأحدث الآن الى
مصدق لى فى لبنسك لعلنا نستطيع ان ندير امر ذلك
المال . »

اذن فانا لم افضل . وهاهو ذا رجل يريد ان يقدم لى المون
ويشاركنى فى المسؤولية ؟

وسأل نايت : « كم يتكلف المشروع ؟ »
واجبت : « لو استطعنا ان نقنع اصحاب المصنع بان يتحملوا
جزءا من التكاليف ، فاطن انه يكفىنا عشرة آلاف ، والا
فسيلزم لشرك الطائرة والمحرك والقيام بالرحلة خمسة عشر
الفا . »

« انك تتحدث عن طائرة ذات محرك واحد . الا تظن ان
طائرة ذات ثلاثة محركات اصح لمثل تلك الرحلة ؟ »

وبدأت اذلى بحججى المألوفة :
« ان طائرة ذات ثلاثة محركات من طراز بلانكا تتكلف تسعة
عشرة الف . اما فونكر فيطلبون تسعين الف . ولا ادرى كم
يستغرق صنع مثل هذه الطائرة . فضلا عن ان ماقى
الطائرة المتعددة المحركات من تعقيد يجعلها أشد عرضة لتعطل
بعض اجزائها . على ان اكبر خطر نواجهه فى هذه الرحلة
ليس احتمال وقوف المحرك ، بل اخطار الجو ، والارتفاع عن
الارض يحمل ثقيل . ثم ان محركات « هورلوند » لا تتعطل
فى المتوسط الا مرة كل سبع آلاف ساعة . لهذا افضل ان
أقوم بالرحلة فى طائرة ذات محرك واحد لا ثلاثة . هذا اذا
لم ندخل فى اعتبارنا كذلك الفرق الكبير بين الشمين . والطائرة
الكبيرة اصعب فياذا فى الجو العاصف . . »

ودار « نايت » فجاثق مقعده وانقطع سماعة التليفون :
« اعطنى هارولد بكسبى فى بنك الدولة الاهلى . . بكسبى .
ماثولك فى الحضور الى هنا ليضع دقائق لا ممكن ؟ . . فى
مكتبى . . »

وحضر بكسبى - وهورثيس الغرفة التجارية - بفرد عشر
دقائق بعلو وجهه الانقسام وينفض مرحا . وحداته هاروى
نايت من مشروع الطيران من سانت اوبس الى نيويورك الى
باريس . ثم حدثته انا عن مفاوضاتى مع شركة « نايت »
و « جوسب بلاثقا » . وسأل بكسبى عدة أسئلة عن الطائرة
ومحرك « هورلوند » وما يحتاجون ان تتكلفه الرحلة .

وقاطعه « نايت » مخاطبا اياى : « سليم - لقد قلت ان
لديك الآن بعض المال . فمن شركاؤك فى هذا ؟ »

- « اجل ياسيدى - استطيع انا ان ادفع الفى دولار ، وقد
وعد ماجور لامبرت بان يدفع القسا اخرى ، كما ابدى ايرل
تومسون ويل روبرتسون استعدادهما للمساهمة ، وان كنت
اتحدث اليهما عما يمكن ان يدفعاه . »

وقال بكسبى : « الا نظن ياسليم انه ينبغي ان نشتري
طائرة فيها اكثر من محرك واحد ؟ »

وضحك هاروى نايت قائلا : « هذا نفس ما سألته ايا
يا بكسبى . »

واجبت قائلا : « فلنفرض ان محركا توقف فى منتصف الطريق
عبر المحيط ، فلن استطيع فى هذه الحال ان اعود الى الشاطئ
بالمحركين الباقين . ثم ان اى طيار لن استطيع الطيران غدا
الاطلاق اذا لم يكن مستعدا لمواجهة شيء من الخطر . فضا
من ان طائرات الجيش التى تطير حول العالم ذات محرك واحد .

واعترض بكسبى قائلا : « اجل . ولكن نصف هذه الطائرات
لم تستطع ان تطير حول العالم ، مع ان الحكومة كلها من ورائها .

ولكنه مع ذلك لم يعرض في اعتراضه بل قال : « دعنا نفكر في الامر يوما او يومين » وتحدث فيه اصدفاهنا ، ان علينا ان نبدا العمل في الحال ان كنت هنا ستقوم بهذه الرحلة . قابلني في مكتبتي يوم الاربعاء الساعة العاشرة . »

ولم اكد اصدق بما اسمع ، فقد كنت ارجو ان احصل على وعد بالف دولار اخرى ، ولم يدري في خلدي قط اني سأجد من يعرض علي ان ياخذ المبداء كله علي عاتقه .

كان الثلج يساقط على مطار « سبرنجفيلد » بين الحقول حين اجترت اليه قطارة البريد منطقة يغطيها المطر الممزج بالثلوج . ودرجت بطائرتي والرياح تهز جناحيها هزا عنيفا الى ركن من اركان السياج . وسلمني قائد عربة البريد تقريرا عن الجو في شيكاغو يدل على ان الجو هناك لم يكن اقل سوءا منه هنا . وكانت السحب على ارتفاع ثلاثمائة قدم وقد اوشك الظلام ان يغيم ، وعلمت ان « فيل اف » قد اضطر الى ارسال بريده بالقطار نحو الجنوب ، فاذا هو لم يستطع ان يغادر مطار « ماينود » شيكاغو في وضع النهار فكيف استطاع ان ابلغ الطيران الى الشمال بالليل ؟ . ولكن لعلني استطعت ان ابلغ « بيوريا » . وقد ارتفع السحب شيئا ما حينئذ بين بيوريا وشيكاغو ، فاستطيع ان اشق طريقى هابطا من خلالها .

وكانت رقائقي الثلج تدوب على وجهي حين فتحت صمام البترول كي اغادر المطار . وبدا القلق يساورني بعد ان طرت خمس دقائق . اهنالك خلل في المحرك ؟ وقطعت وصلة الكهرباء اليسرى ثم اليمنى . وحسب قطعتم اليمنى بدا المحرك يهتز وتتقطع حركته ، فهدت الى مطار « سبرنجفيلد » . وسألني قائد العربة ، وكان ما يزال ينتظروا ان كنت اريد ان ارسل البريد بالقطار ، واجبه : ليس بعد . فلا تلقوا نظرة الى توصيلات الكهرباء ، ووجدت الخلل في الحال . زميرك غير مثبت . وعاونني

السائق بأن اذار المحرك ثم لوح لي بيده وأنا أقادر المظلم .
وكف الثلج عن السقوط بمسند عشرين ميلا شمالي «سبرنجفيلد»
وهبطت في شيكاغو من بين سحب لا يزيد ارتفاعها على ...
قدم ، ثم سلمت اكياس البريد وتناولت عشاى . وحل موعد
النوم ، ولكنى لم اتم تلك الليلة ، فقد كان على أن أعود ادراجى
ذلك الطريق كله ، لا قابل هارولد بكسبى في بنك الدولة
لاهلئ بسانت لويس غدا الساعة العاشرة تعافا .

وطلبت الى السكرتيرة أن أنتظر وهى تقول : « ان مسير
كسبى لا يزال فى الاجتماع ، وسيفرغ منه بعد بضع دقائق »
وجلست على احد المقاعد تجاه موظف كان يعد رزما من
الاوراق المالية ذات العشرة والعشرين والخمسين دولارا .
واحصت بملابسى تضيق على ، وبينقصة قميصى تضغط
منقى . كيف يقبل بنك ان يقول مشروع الطيران الى باريس لا .
انى اريد ان اطير بطائرة مثقلة ، ذات محرك واحد ، خلال
اجزاء مجهولة فوق الافلاميل من الماء . . وفجأة رايت بكسبى
الى جانبى . ونهضت لاصافحه فبادرنى بقوله : « سليم - ان
ماتعتزمه لامر شاق ، ولكننا افناقشنا فيه ، ونحن الآن معك .
ويحسن بك من الآن فصاعدا ان تترك امر المال لنا ، وستتمكن
من تدبيره اذا لم يزد على ما اخبرتنا به . وعليك ان تقدم
الالفى دولار التى لديك ، ومتصل نحن بالتليفون بمساجير
لامبرت وايرل تومسون وبيل روبرتسون وفلدىر ماتحتاج اليه .
والآن فنركز جهده فى الطائرة والاستعداد للرحلة ، لاننا نريد
ان نتأكد من ان المشروع ممكن التنفيذ . لا تربط باى اتفاق
قبل ان نلتقى ثانية ، ولكن انبشنا بمجرد ان تصل الى شيكاغو
فى الموضوع . »

وعدت فى السيارة الى مطار لامبرت فيلد وكانى طفل صباغ
عيد الميلاد . سأتصل الآن بكل صانعى الطائرات فى الولايات
المتحدة . ان شركة «توافل اير» فى « وتشتا » تنتج طائرة تصنع

الفرض . وقد قرأت عن طائرة أخرى ذات محرك واحد من
صنع شركة تسمى « ريان » في سان دييجو . وقد اثبتت مقدرة
ماتقة . ولما كانت شركة ترافل اير اقرب الى « فقد قررت ان
أبرق اليهم اولا لاسئالهم يستطيعون صنع طائرة الرحلة
بين سانت لويس - نيويورك - باريس .

وجاءني رد سريع بالرفض . حسن اذن ، فلا تجرب « ريان »
ولو انها شركة جديدة صغيرة وغير معروفة . وبعدها ابرق
الى « كيرتس » و « بونج » و « دو جلاس » و « مارتين » .
وساذيل برقياتي بانضاء « شركة روبرتسون للطيران » فقد كان
ماجوريل اذن لى في ذلك :

« شركة ريان للخطوط الجوية

انجلزم . سان دييجو . كاليفورنيا

٣ فبراير ١٩٢٧

أيمكنكم صنع طائرة ذات محرك من طراز هورولند ،
تطيع الطيران دون توقف بين نيويورك وباريس ؟ اذا امكنكم
فمنوا الثمن وموعد التسليم .

شركة روبرتسون للطيران

وجاء الرد تلغرافيا :

« تستطيع صنع طائرة مماثلة ولكن بأجنحة اكبر يمكنها
ان تقوم بالرحلة . الثمن ستة آلاف دولار غير المحرك والاحزمة ،
والتسليم بعد ثلاثة اشهر تقريبا . .

ريان للخطوط الجوية

اذن فستكلف الطائرة والمحرك معا حوالى عشرة آلاف
دولار ، وهو مبلغ في نطاق ميزانيتى ولكن الى اى حد استطيع ان
اجل بهذه الصفقة ؟ هل لدى شركة « ريان » مهندسون اكفاء ؟
ومع ذلك فهانذا اجد اخيرا من يهتم بعرضى ويشتغل فيه قراوا
ليسرعا . وارسلت رقية أخرى اطلب فيها المواصفات ، واتعجل
بموعد التسليم . وجاءني رد سريع آخر :

« مقدار البنزول ٢٨٠ جالوناً ، السرعة مائة ميل في الساعة
النقل ١٢ ونصف رطل فقط لكل قدم مربع ، وعشرون
رطلاً لكل قوة حصان . يمكننا صنعها في شهرين من تاريخ
الطلب إذا لزم الأمر . يلزمنا خمسون في المائة تأميناً .
« ريان للخطوط الجوية »

واخذت البرقية الى بكسبي ونايت ، ولكنهما لم يسمعا من
قبل بشركة ريان : أى نوع من الطائرات تنتجها هذه الشركة ؟
واجبت : انها طائرة ذات محرك واحد وجناح عال مثل
بلانكا ، غير ان مقعد قيادتها مكشوف وطول جناحيها اقصا
.. وبعضها يعمل في البريد على الشاطئ الغريب ..

وانفقنا ان اذهب خلال اسبوع الى كاليفورنيا لمقابلة اصحاب
الشركة ، فاذا قررنا الشراء بقيت هناك حتى يتم صنع الطائرة
ولكن مشروعا نقضه ورود البرقية التالية من جوسب بلانكا
« مستعد لتقديم عرض مفر بشأن طائرة بلانكا للرحلات
المتصلة بين نيويورك وباريس . اقترح ان تحضر الى نيويورك
اقرب وقت لتناقش سريعا في الامر . ابرق الي لدى شركة
كولومبيا للطيران ٥١٠٤ بناء ولورث للطيران .. نيويورك ..
بلانكا »

اذن لابد ان يكون بلانكا قد اسس شركة جديدة واشترت
طائرته الوحيدة التي تم صنعها من شركة رايت . وجاءت رسالة
في الوقت المناسب ، فقد كنت اعتمدت السفر الى كاليفورنيا
بعد يومين . الآن سأسبق كل من ينوون القيام بالرحلة .
ان طائرة رايت - بلانكا اصلح طائرة لتلك الرحلة ، ولدي
العموم المالى لشراؤها . وارسلت برقية الى بلانكا ، انبئه
سأحضر الى نيويورك ..

« كابتن لندبرج - هذا هو مستر ليفين رئيس ادارة شركة
كولومبيا للطيران - وهذا مستر تشامبرلين طيارنا » .

وقدمنى بلانكا اليهما متعلقا . . وكنا في مقر شركة كولومبيا
مدينة نيويورك . وقال مستر ليفين :

— اذن انت تريد شراء طائرتنا بلانكا . . ؟

— اجل يا سيدى . وهذا يتوقف على الثمن . .

— سنبيعك البلانكا وهى احسن طائرة تستطيع الان ان
تجدها للطيران بين نيويورك وباريس . . اجمعت كل ما يلزمك
مال . . ؟

— جزء منه فقط . . فنحن لا نريد جمع مال كثير قبل ان
نرف اية طائرة سنشترى . . كما اننا نعتقد ان اصحاب
صنع ينبغي ان يساهموا شئ ما ، فان الطيران الى باريس
له دعاية كبيرة . .

— نعم سنساهم . . ان بلانكا ثمنها . . ٢٥٠٠٠ دولار ،
سنبيعها من اجل الرحلة بخمسة عشر الفا ، فنكون قد
اخذنا بعشرة آلاف . .

خمسة عشر الفا . . ! لقد قدرت انى تستطيع بذلك المبلغ
اعطى تكاليف المشروع بما في ذلك الوقود والتجارب .
ثم قلت :

— ان هذا اكثر بكثير مما قدرنا . . اهو اقل ثمن تطالبون ؟
واجاب : ان خمسة عشر الفا ثمن زهيد لطائرتنا بلانكا . .
يك ان تذكر ان لا وجود الان لطائرة غيرها تستطيع ان
تجدها بين نيويورك وباريس ، وانها مستعدة للرحلة في اى وقت
فيه تهيوك لها . .

اخذ بلانكا وتشامبرلين يتدحان مميزات طائرتهما ، وان لم
يكن في المفاوضة على الثمن ، ولم يقبل ليفين ان يتزحزح عن
سبعة عشر الفا ، بل كرر قائلا :

— ان هذا ثمن زهيد لطائرة مثل بلانكا .

قلت اخيرا : يجب ان اعود الى سانت لويس قبل ان اعطيكم
حاسما . . سأحدث الى شركائى اولا . .

وكان يكسبى ونابت قد قالالى : « لا ترفض العرض اذا
قليلًا على ما قدرت ، بل عد اليها ودعنا نفكر فى الامر » .
انه ثمن غال .. ولكن بلانكا معروضة للبيع . اقدر ما
فى العالم .. ! وبدا ينى وانما استقل القطار الى سانت لور
كان النجاج فى قبضة يدى .

— ما رايتك فى تسميتها « روح سانت لويس » .
ولم اكذ اسمع سؤال يكسبى ، فقد كنت مشغولا بالتحدث
الى ارقام كتبت على شك اسكه فى يدى : خمسة
الف دولار .. !

هذه الورقة تستطيع ان تشتري رايت — بلانكا .
فيها : « ادفعوا لامر تشارلز . ا لتدريج » .. وضحك بك
لما بدا على من دهشة ..

وقلت : ساسافر الى نيويورك عصر اليوم . وسأحار
اهبط بلانكا فى مطار لامبرت فىلد فى خلال اسبوع .
وهكذا وجدت نفسى مرة ثانية بعد رحلة طويلة اخ
بالقطار فى مكتب شركة كولومبيا للطيران بنىويورك ، و
التيك على مكتب مستر ليفين ، فقال : سبيع طائرتنا ،
سنحتفظ بحقنا فى اختيار من يطرون بها .. !
وعقدت الدهشة نسانى .. !

رواصل كلامه قائلا : انك لا بد تعلم اننا لا نستطيع ان
اى انسان يتقدم لقيادة طائرتنا عبر المحيط ..

واجبت : ارى ان الامر قد التبس عليكم . ان هذا
خاص بسانت لويس .. وسنرحب طبعها بالتعاون الوئيق
فى التجارب ورسم خطة الرحلة ، ولكن ما دما قد اشترينا
فسنختار نحن طيارينا ..

وقال ليفين : ان شركة كولومبيا للطيران لا تستطيع ان

هذه المغامرة بطائراتها . من اختيار نحن لكم طيارين ممتازين . .
سيكون لهيئتكم في سانت لويس خضر سجاج الرحلة وكل ما
ذلك من ديانة . .

فاجيبته : ان ذلك يعنى في نظري اننا ندفع خمسة عشر
دولار لجرد اذتكم لنا بكتابة اسم سانت لويس على مقدم
الطائرة . ولو انتم المسترطتم ذلك عندما كنت هنا من قبل ،
لرغم على غناء رحلة طويلة . افريدون بيع الطائرة ام لا . . ؟
كنتم تريدون فلننقد الصفقة الآن ، والا فسيبحث عن طائرة
بى . .

واجاب في لهجة تأكيد : اجل . . اجل . . نحن نريد بيعها ،
شما خير من يعرف كيف تقاد طائرة بلانكا ؟ ومن الحكمة ان
كوا لنا تدبير الرحلة الى باريس . . فكر في الامر . .

قلت : سستعاون معكم بقدر ما نستطيع ، ولكننا اما ان
نرى الطائرة الآن ، او لا نشترها . القبلون النمن ام ينمضى
البحث عن طائرة اخرى . .

التقطت الشيك من فوق المكتب ، ورايت ليفين يتبعه
به . ثم قال : انك بذلك تتركب خطا ، فان بلانكا هي
الوحيدة الآن التى تستطيع الطيران بين نيو يورك
ديس . .

اسف ولكنكم ان لم تسمعوا الان فمن الخير ان ابدا البحث
لائرة اخرى فى اسرع وقت . .

خطوت نحو الباب . .

ان انتظر . . عد الينا غدا .

لا فائدة من الانتظار الا اذا اعدتم النظر في شروطكم . .

ابدا التردد على ليفين ، ثم قال :

يوعد الي غدا في الحادية عشرة . .

بن الحادية عشرة في اليوم التالى طلبت رقم تليفونه . .

ان ما اجابنى بنفسه :

صباح الخير . . هل غيرت رأيك . . ؟

فوضعت السماعة وقد استبد بي الفضرب فلم احب .
واسرعت الخطى في « ماديسون افينو » واعاد الي المشى السريع
وهواء فبراير البارد صفاء ذهني شيئا فشيئا ..
« فوكز » « رايت » « ترافل اير » « كولومبيا » ..
كلها رفضت اقتراحي واحدة بعد الاخرى . اسيسبيتي الفشل
كذلك اذا ذهبت الى شركة « ريان » في سان دييجو ؟ ..

نحن الآن في الاسبوع الثالث من فبراير . وحتى لو استطاع
شركة « ريان » ان تصنع طائرة في شهرين فلن استطاع الطيران
الى باريس قبل اواخر ابريل . اما بلانكا فانها هنا بالفعل .
ولعل ليفين قد قرر الآن ان يعهد الى تشمبرلين بالطيران
نيويورك الى باريس . . لقد جئت في مؤخرة المتسابقين .
فالناس لا يعيرونني التفاتا ، بل ان كثيرا منهم لا يعلمون بوجودي
على الاطلاق .

واشيع ان ليفتنانت كوماندور دافيز قد قطع شوطا كبيرا
الاستعداد للطيران من نيويورك الى باريس ، وان الجيش قد
اذن له ان يشتري طائرة ذات ثلاثة محركات كانت من قبل
قاذفة قتال . كما اذيع ان كوماندور بيرد سيحاول الطيران
بطائرة جديدة ذات محركات ثلاثة من صنع فوكز . ولا بد
قد وجد عونا ماليا يقرب من مائة الف دولار . وذكر
الشائعات ان « سيكورسكي » سيصنع لكابتن « رينيه فولك »
طائرة ذات عدة محركات بدلا من تلك التي تحطمت وهي
بالطيران في سبتمبر الماضي . . وربما كان في اوروبا الآن
طائرات تجري تجاربها الاخيرة لعبور المحيط . وهكذا يبا
من المؤكد ان احدهم سيبدا الرحلة قبل ان تستطیع
ريان صنع طائرة لي . على انه سيقى امامي في تلك الحال
المحيط الهادئ ، وما اظن ان احدا بعد لها العدة الآن . . ول
لن احصل على الخمسة والعشرين الف دولار قيمة جائزة أور

وقال هاري نايت : سليم ، فلنثبت عند مشروع الطيران بين
نيويورك وباريس ، فهو المشروع الذي بدأنا نفكر فيه . .
وكنت قد عدت الى سانت لويس بعد رحلة حزيننة بالقطار
من نيويورك ، واقتريحت إنه ربما كان من الحكمة أن نعدل الى
بور المحيط الهادي . فقلت :

— سيكون لدينا منسج من الوقت لصنع طائرة وربما امكنا
بعض الهيئات أن ترصد للمشروع جائزة كجائزة اورتيج .
سيكون الرحلة اطول ودليلا عظيما على مقدرات الطيران .

ولكن نايت وبكسي لا يريدان العدول ، ولم اكن اعرف حتى
في اللحظة مدى تحمسهم من اجلي ، لقد كان أملي الوحيد
اجدعونا ماليا ، فاذا بي اجد شركاء حقا . .

وقال بكسي : سنعيد المال الى البنك ، على ان يظل معددا
في تحتاج اليه . وربما قامت شركة « ريان » بما تريد . .
ثبت عند مشروع الطيران الى باريس ، فانا لم نهزم بعد !

الفصل الثالث

حملتني سيارة الاجرة الى مصنع طائرات ويان ، وهو ذو
قديم عتيق ، بالقرب من شاطئ البحر بسان دييجو ، حيث تفوح رائحة
السمك من مصنع تعبئة السمك في القلب ، ولكن الطقس لا
مغايرا تمام المغايرة لثله في سانت لويس عند مصادرتي
رهي ممطرة باردة ، والفيصله هنا في ٢٣ فبراير دافئا يتلوه
فيه سمف النخيل في الشمس المشرقة .

تقدت سائق السيارة اجرتي ، ودخلت مكتبا صغيرا الاور
حيث عرفني شاب نحيف بنفسه ، انه « دونالد هول »
مهندس مؤسس ويان المتحدة للطيران . . واجتمع بنا
ف. ماهوني « رئيس الشركة » وهو شاب ايضا قدوت ان
الثلاثين بقليل .

قال ماهوني :

— قبل ان تبدأ الكلام في العمل نحب ان نوزر المصنع ، ونأخذ
ووجدت في الطابق الارضي حوالي ستة عمال ،
مواسير من الصليب ، ويربطون اسلاكاً ، ويشقون مفاتيح
فحملوا في مقدين انني عميل مرتقب . . لان شركة ط
صغيرة مثل هذه لابد ان تعيش على ما يطلب منها . .
قصقة . .

واخذ ماهوني يشرح قائلا : نحن نصنع هنا كل الطائرات
مواسير الصليب ، ونستعمل عوارض خشبية واصلاعا للاجنحة

ثم صعدنا السلم الى غرفة فسيحة . حيث وجدنا ش
ينبتان اصلاعا لعوارض من خشب الراتنج القوي ، وقال
يضع طبقة من معجون خاص على الجناح المساعد . .

ثم عدنا ادراجنا الى الطابق الارضي ، حيث اخصيت القو
التي لا تزال تحت الصنع ، فوجدتها اثنين : احدهما لابل
في البداية والآخر معد لتركيب الجناح ، ولا يكفي هذا
من الانتاج لاستمرار العمل بالمصنع . .

ثم قادني ماهوني الى مكتبه .
قال : اننا نود ان نبني لك طائرتك . .

فأجابه : لقد ذكرت في بريقك ان الثمن هو ستة آلاف دولار دون محرك ، فكم يكون ثمنها كاملة . . ؟
فأجاب اذا ركبنا محرك هورلوند فان الثمن يصل الى تسعة آلاف دولار . . واذا اردت تركيب آلات اضافية مع المحرك الجديد فسيرفع ثمنها الى عشرة آلاف دولار او اكثر . .
قلت : اني افضل ان اقود الطائرة بمحرك جديد ، واريد مروحة من المعدن . ويلزم لي عداد الدوران وأميل . . واحب ان تكون بها بوصلة الاتصال الكهربائي بالأرض . .

فقال ماهوني : اليك هذا العرض . . سنزودها بالمحرك والآلات الإضافية بثمان التكلفة ، دون عمولة انا ، فنحن يهمنا هذا الطيران ايضا .

— وهل يمكنكم صنعها ؟

— نعتقد ذلك ، وبحسن بك أن تحدث في هذا الشأن مع دونالد هول الذي أعيد التقدير .

— هل تضمن ان تسلمنا طائرة تقوى على الطيران من نيويورك الى باريس . . ؟

— فتحرك ماهوني في قلق وقال : ان الثمن الآنف الذكر لا يسمح بأي ضمان ، لان شركتنا ليست من الشركات الكبيرة ذات المال الوفير .

لقد كان ضروريا ان اقبل دونالد هول لاتبين مدى قدرته الهندس قبل ان اعطي شركة ريان امرا بالعمل . .

ودخلنا غرفة الرسم الخاصة بهول ، وانسحب ماهوني . .

قال هول : اننا لا نستطيع ان نستخدم عياكل ريان المألوفة . .
جب اطالة العرض لتخفيف حولة الجناح عند بناء التحليق ،
بقوية مدى الطيران . وهذا معناه اننا نرفع مستوى سطح
الابل صوب الخلف للاتزان والضبط . وهذا يعني ايضا اننا
نمحررك الى الامام ، ومن ثم يجب ان اصمم هيكلنا جديدا
مع حاجتك . .

ريدا يسود بقلمه صفحة من الورق ، فاتم رسم قطاع من
ذات محرك واحد ، وقال : حساباتي الاولى تدل على

لنتمكن الطائرة من الصعود الى عرض طائراتنا ذات الجناحين ،
وجوب اضافة عشرة اقدام الى مسافة معقولة بصهاريجها
المتثلثة . اما صهرج الجاز الرئيسى فيجب ان يثبت فى الهيكل
بالقرب من مركز ثقل الطائرة . والآن أين نضع مقعدك ومقعد
ملاحك .. ؟

فقلت : اننى اريد مقعدا واحدا لاننى ساقوم بالملاحه ايضا !
ففرع هول وقال :

- اعتقد انك بحاجة الى ملاح يساعدك ويخفف عنك ..
- اننى افضل ان احمل بقدر ثقل الرجل وقودا ..
- اذن فهذا يقلل من طول الهيكل ويوفر لنا ٣٥٠ رطلا ،
- اي بزيادة خمسين جالونا من الوقود ، عدا زنة الصهرج ..
- وما مقدار المسافة بين نيويورك وباريس .. ؟
- اذا مددنا خيطا على الكرة فانها تبلغ ٣٦٠٠ ميل ، ولكن
الحرس يقضى علينا بحمل وقوديكفى لاربعة آلاف ميل .

ولما وصف هول التغييرات الهامة المزمع ادخالها على تصميم
طائرة ريان ، قال له ماهونى :

- لقد حددنا الثمن وسنسلم الطائرة .. فهل فى وسعك ان
تنجزها فى ستين يوما .. ؟

فاجاب هول : انا اعتقد ذلك اذا اشتغل العمال وقتنا اضافيا .
فالتفت ماهونى نحوى وقال : لقد اتفقنا .. اعطنا الموافقة
.. وسنبدأ . وستكون النفقات عشرة آلاف وخمسمائة
وثمانين دولارا بمحرك هورلوند ، مع آلات اضافية اخرى ،
وذلك بضمن التكلفة ..

واعجبت بحماسة ماهونى ، وكفاية هول ، وكان الثمن داخلا
فى نطاق الـ ١٥٠٠٠ دولار التى جمعها شركائى فى سانت لويس ،
فأبرفتاهم بغوى عرض شركة ريان ، وطلبت الموافقة ، فجاء
الرد بان امضى فوراً فى التعاقد ، وبأنهم اختاروا لطائرنا اسم
« روح سانت لويس »



التدريج مع دونالد هول وأدولت ادواردز وكولونيل هاري جراهم
 « سمحت بنشرها شركة الأخبار المضبوطة الدولية »

وجلسنا أنا وهول على الشاطئ، التحنى بكورونا دوستراند
تدفأ بشمس الصباح ، فقلتى : أين نضع مقعدك .. ؟

فاجبتة : خلف شجيرة القود ..

- ولكن هذا لا يمكنك من استقامة النظر الى الامام .. !

- لا حاجة بي الى النظر الى الامام فى الطيران العسافى .
ولم لا نضعه فى الخلف .. ؟ ان كل ما يلزمنى لا يتعدى نافذة
فى كل من الجنبين ..

قال هول : لكن ذلك . انك والله للملاح . وان الكابينة المحكمة
تزيد سرعة السير ..

وسطر على كفاشته ملاحظات وقال : ان مسطح الدليل يجب
ان يكون اكبر من نظيره فى الطائرة الاخرى لتضمن اتزاننا اكثر
فى الطيران ، ولكن ليس لدى الوقت لاسم ذبلا جديدا وابنى
الطائرة فى شهرين ..

- هل هناك من خطر اذا استعمل مسطح عن طراز م ٢ ؟

- لا .. ليس هناك من خطر على ملاح محنك ..

فقلت : لنضع الامور فى نصابها - وليس من المهم ان تكون
الطائرة تامة الاتزان ، ولا يجب ان نضيع وقتا فى غير ما هو
ضرورى .

قال هول : اننا نضع التصميم الآن فى صورته النهائية .
وسابدا بدراسة الثقل والتوازن ، واتسفع ذلك بدراسة
الضغط ، واسرع بالرسم اللازم حتى يشرع المصنع فى العمل
وحصر مقبض باب غرفة الرسم ، ودار القفل ، وسمعا
فرقعة عالية ، انه مامونى ، فادخلناه ..

فقال : الا نرايلان العمل ابدا .. ؟ لقد احضرت الجريدة ،
وبها مقال قد تحتاجان الى قراءته ..

« وناميكر » يعاخذ الطيران من نيويورك لباريس ويعمل بيرد في مخاطرته بمبلغ ١٠٠٠٠٠ دولار

وردت برفقة من نيويورك فحواها ان دردمان وناميكر يعاخذ
شاه فوكر ذى ثلاثة محركات للكرماندور رتشارد دى . بيرد :
وبنى شركة سيكورسكى طائرة اخرى من عابرات المحيط ،
الكابتن رنيه بونك الفيلار الفرنسى المجهلى ، الذى ارتطم وهو
يعم بالتحليق فى سبتمبر الماضى ..

فطويت الجريدة وقلت وانا اقف : خير لنا ان نتمنى ..
واعندل دونالد هول فى مقعده ، حيث كان يشغل منذ
الصباح الباكر دون توقف : اللهم الا اوجبة اكل سريعة ، او
ليثزل حيث يتحدث مع هولى باولس مدير المصنع ..

كيف يستطيع الانسان ان يقطع مسافة شاسعة تبلغ ٣٦٠٠
ميل فوق الارض والمحيط .. ؟ ولم اكن قد جربت الطيران عبر
البحر من قبل . واقد كانت ترشدنى الى الآن بعض المعالم وانا
اقود طائرة البريد ، وكنت اشهد انوارا بالليل اعرفها ، وكنت
استطيع ان اطلب تصيحة ضباط من البحرية فى سان دييغو
ولكنى ترددت فى الكشف عن قلعة خبرى . وقال كثير من الناس
اننى اصغر سنا من ان اقوم بهذه المحاولة ، وان من واجب بعض
ذوى السلطان ان يتدخلوا لمنعى من القيام بها . وكان هذا السلوك
يمكن ان يضع شركائى بسانت لويس فى مركز من المسؤولية لا
يصدقون عليه ، فأتيت ان اعلم نفسى نفسى بدلا من الاستفهام
سراحة عن الطيران البعيد المدى ..

ولم تكن فى مخارن سان دييغو خرائط المحيط الاطلنطى ،
ولكنى وجدت فى سان بدرو ماريد : صحيفتين مستطيلتين
لرسم مسقط مركيتور التى تمتد داخل الارض حتى يشمل
نيويورك وباريس وما يليهما أيضا . كما وجدت بالمحل نفسه

رسما مزوليا ، وتذكرت درس الجيئ : الدائرة الكبير المحيط
بسطح الارض ترسم خطا منحنيا على خريطة مركيتور ، ويقابلها
خط مستقيم في الرسم على المزولة . . لماذا . . لانك
لا تستطيع ان تسطح سطح الكرة وتسطحها ، وليست جميع
الخرائط الا مساقط منحرفة بشكل ما . .

وهيا لي دونالد هول مائدة في غرفة الرسم ، ولما بسطت
عليها خرائطي وجدت مطبوعا فيها تعليمات وافية عن رسم
طريق دائري كبير . وبدأت برسم خط مستقيم بين نيويورك
وباريس على مسقط المزولة ، ثم نقلت من هذا الخط نقطة كل
نقطة منها على بعد ١٠٠ ميل الى مسقط مركيتور ، وسلكت
هذه النقط في خط مستقيم ، ودونت عند كل نقطة منها في
شكل زاوية المسافة من نيويورك ، والطريق المغناطيسي للتغير
التالي . فكانت المسافة ٢٦١٠ اميال على وجه التحديد . ومر
الخط المنحني المتعدد الزوايا الذي رسمته شمالا بنوفاسكوتسيا
ونيوفاوندلاند ، وشرقا عبر الاطلنطي ، هابطا جنوبا صوب
ايرلندا ، عبر شقة مستطيلة من إنجلترا ، وينتهي الى نقطة
صغيرة اسمها باريس .

وسوف تتوقف حياتي على دقة هذا الخط المنحني الاسود ، وانه
ليشرح صغري ان اتأكد من صحة الرسم والزوايا . .

ووجدت في المكتبة العامة بالبابية كتبا تشرح الحساب الدائري ،
فقررت ان لرسم طريقا آخر غير المحيط منبعا على حساب
المثلثات . ولم يكن هذا العمل بسيطا ، وبعد ان قضيت عدة
ايام فيه وصلت الى نقطة تبعد ١٢٠٠ ميل من نيوفاوندلاند .
وتناقص مع طريقي الحسابي على الخريطة بالضبط ، مما جعلني
أقرر ان الاستمرار في هذا العمل يعد مضیعة للوقت .

وتأكدت الآن ان في وسعي اتباع الطريق المقدر عبر المحيط
ولو ليلا ، وفي نهج رياح لا علم لي بها .

هل ينبغي لي ان اشترى مقياس الزوايا وأدرس الملاحة

الجوية .. لا كلا ، فمن المستحيل الاعتماد على هذا المقياس
اعتماداً كافياً في الاتجاه وقيادة الطائرة في آن واحد . وماذا لو
استعملت الراديو في معرفة الاتجاه .. لا ان لدى البحرية
جهازات راديو للطيران ، ولكنى سرعان ما علمت انها ثقيلة
بالنسبة لطائرتى ، وفائدتها مشكوك فيها لرحلة مثل رحلتى .
فلم يبق الا ان اعتمد على مجرد الحساب . ويتوقف النجاح
اول كل شيء على احتياطى الوقود الذى أستطيع حمله .
ويكفى ان استمر به الى مطار « بورجيه » حتى لو انحرفت
مئات الاميال عن الطريق متتبعا شواطئ أوروبا الطويلة . وبعد
ان اخبرت هول بذلك صممنا على رفع حمولة الصهرج الى
٤٢٥ جالونا ..

أحدى الفرق تعاضد ديفيز الطيران من نيويورك لباريس

١٤ مارس - يزعم اللشنتات كومان دور متشمل ديفيز أن يقوم
من مطار متشمل في لونغ ايلاند خلال شهر يونيو الى باريس دون
توقف . وسيستعمل طائرة من نوع كيستون مزودة بثلاثة
محركات ماركة رايت . وستعمل الطائرة باسم الفرقة الامريكية .
وسيساهم اعضاء الفرقة في النفقات التى تبلغ ١٠٠,٠٠٠
دولار .

لقد وضع الآن بجلاء اننى فى سياق مع الزمن وجميع المميزات
ضدى . فطائرتى تصنع كلما اتم هول رسم تصميماته ، ويتنوع
العمال بالشغل ساعات اضافية . وكانت انوار المصنع تضاعفها ،
الى ما بعد منتصف الليل . وفى اقل من ثلاثة اسابيع برز هيكل
الطائرة والاجنحة الى الوجود ، واستطاع هول أن يقدر مدى
طيران « روح سانت لويس » بـ ٤١٠٠ ميل مع الاقتصاد فى
الوقود فى اثناء الرحلة .

تجسس بطير عبر الاطلسي

باريس في ٢٦ مارس - صرح الكاتب تشارلس بنجر ، وهو من أفذاذ الطيارين في الحرب العالمية أنه سيقود طائرة فرنسية الصنع عبر المحيط الاطلنطي في هذا الصيف بصحبة الملازم كولي الطيار الاعور المشهور بوصفه قائدا مساعدا وملاحا ..

كان ذلك رابع المشروعات التي أعلن عنها ، للطيران بين نيويورك وباريس بخلاف مشروع ، وهذه المشروعات هي بيرد وفونك ، وديفيز ، وتنجسر .. وهامو ذا كلارنس تشمبرلين يستعد حتما بطائرته من طراز بلانكا، والتي كنت أنوي شراءها في فبراير الماضي ..

ووصلتني برفقة من هاري نايت أحد شركائي في سانت لويس ، فحواها ان طلبنا الرسمى لمسابقة جائزة أورتيج قد قبلته جمعية الطيران الوطنية بعد شيء من التأخير ، والقاعدة هي انه يجب ان يمر ستون يوما بين قبول طلب الطيار ، وبين بدء طيرانه . فاذا طرت الى باريس قبل آخر مايو فانتانقذ ... ٢٠٠٠ دولار .

تجربة طائرة باريس

بريستول في ٩ ابريل : قام اليوم اللفتنانت كوماندير نوبل ديفيز وبصحبه الملازم ستانتون هـ . ووستر بوصفه قائدا ثانيا بتجربة طائرته ذات المحركين المسماة « الفرقة الامريكية » . وقال الكوماندير ديفيز : « ان الطائرة سهلة القيادة ولكن احب ان اجربها تجربة كاملة » .

ووضع نزال مصنع ريان نصب اعينهم ان يجلوا رقما قياسيا في سرعة بناء الطائرة . وهم يظلمون مثلي على الصحف ، ونحن الآن في شهرنا الثاني . وقد اطلت التفكير فيما يمكن ان اخطئ فيه ، حتى فيما يجب ان افعل لو اضطررت الى الهبوط في البحر . وكنت من وقت لاخر اذهب الى دتش فلاتس

وأطير بأحدى الطائرات المادية لشركة لادرس خصائص
الطائرات ذات المحرك الواحد والجناح المرتفع .

لقد وصل محرك هورلوند من مصنعه في باترسون . انه
شبه درة ضخمة ، وتبلغ قوته ٢٢٢ حصانا مضغوطة في تسعة
سلندرات . وجميع الآلة دقيقة التركيب من تاكيات وتروس
وكراسي محور . حقا ان حياتي تعتمد على طاقة هذه الآلة في
العمل نحو أربعين ساعة دون توقف .

طائرة تضرب رقما عالميا في قوة الاحتمال

نيويورك في ١٤ ابريل - استعادت الولايات المتحدة أمس
الرقم القياسي في طول مدة التحليق بالطائرة ، عندما هبط
كلارانس . د . تشمبرلين وبرت اكوستا ، بطائرة بلانكا ذات
المحرك الواحد في مطار روزفلت بلونج ايلاند ، بعد ان استمررا
في الجو ٥١ ساعة و ١١ دقيقة و ٢٥ ثانية . وكلاهما يتطلع
الى ان يكون السابقي في طيران نيويورك - باريس

لم تكن هناك فائدة ترجى من انغماس عيني عن الحقائق ، اذ
كان يتحتم ان يحقق كل الناس قبل ان ينجح مشروعى .

لهذا اشتريت خرائط ، وبدأت اضع خطتى لاعبر المحيط
الهادى مارا بجزر هاواي ، وذلك في حالة ما اذا غلبنى احد
على امرى في محاولة باريس . وسأحتاج دون شك الى راديو
موجه ، او ملاح ، ليستر على هذه الجزر الصغيرة وسط
المحيط . وفي لوس انجيلوس مهندس يعتقد انه يستطيع
تركيب راديو خفيف الوزن ، وسأصل به في هذا الاسبوع .

امريكا تتحطم في تجربة طيران

نيويورك في ١٦ ابريل - سقطت بعد ظهر اليوم ، في ميناء
تربورو الجوية طائرة فوكر ذات المحركات الثلاثة والتي كان
يقودها الكوماندير رتشارد ايفلين بيرد وملاحوه ، وهي التي

أعدها لسباق نيويورك - باريس ، فبينما كانت الطائرة تهم
بالهبوط بعد تجربة طيرانها الأول انقلبت ، وأصيب ثلاثة من
ملاحيها الأربعة ، وأصابها عطب كبير ، ولكنه يمكن إصلاحه ..
لم أكد أصدق الخبر .. لم يصيب توني فوكر . ولكن بيرد
ونيث ونوفيل أصيبوا ، وهم كل ملاحى باريس ، ومع اني
أحب ان اكون أول من يقوم بالرحلة ، فاني أكره ان يصيب
منافسي حفل سيج ..

وساد مصنع ريان جو من التوتر ، وكتب العمال أسماءهم
على عارضة الجناح الامامية قبل ان يثبت غطاء المصنع عليها .
وجهزت كل الادوات اللازمة لنزولي في البحر مثل قارب من
المطاط ، وقربة للماء ، ولب مأكولات مما يستعمل في الجيش .
وصواريخ وهاجة ، وضعت كل صاروخ منها في قطعة من اطار
الدراجات المحكمة السليفا ، وأصبحت " روح سانت اويس "
على قدم الاهبة والاستعداد . وسأبدأ تجاربي في الطيران .
وافترض علي هول ان تقوم بتجربة الطيران بالحمولة الثقيلة في
ميدان الاستعراض الطويل بأرض الجيش المهجورة بمسكن
كيرلى ..

طائرة ننجسر تتم اختباراتها

كثير التحدث عن مسابقة نيويورك - باريس . ولقد تقدم
الى جانب ننجسر وفونك ثلاثة طيارين آخرين ، وهم : دروهن
وكوست وترسكون ، وقرات فيما قرأت :

" ان الاصلاح في طائرة فوكر ذات المحرك الواحد المعدة
للكوماندور بيرد « أمريكا » في سبيل الانجاز ، وان بلانكا زودت
بآلات جديدة وانها ستقاع سربعد ايام قليلة ..

لو ان الحوادث مكنتني من الحضور الى سانت دييجو قبل
حلولي بها بشهر واحد ! لقد كنت في حاجة الى ثلاثة ايام
او اربعة على الاقل قبل ان انقل "روح سانت اويس" الى المطار .

ووصلت برقية من واشنطن فحواما ان رقم رخصة طائرة ن - و - ٢١١ ، وان رخصة الطيار المخصصة لى ، ارسلت بالبريد . وكان العرف قبل الآن يجرى على ان كل ما يلزم الطيار من ترخيص هو مقلوته على التحليق بطائرة في الجو . ووصلت برقية اخرى ، مفادها ان مصنع المحرك سيضيف سخانا لسحب الهواء بالكاربوراير اذا انا اردت ذلك عند وصولي الى نيويورك . .

بالاتكا دمرت

حذق تشمبرلين ينقذ فتاتين

نيويورك في ٢٤ أبريل - نجت « بالاتكا » عابرة الاطلنطي اليوم بأعجوبة من كارثة محققة عندما انفصل عنها جهاز الهبوط . . وكان كلارانس تشمبرلين يطير مع فتاتين صغيرتين تلغ احداهما التاسعة والاخرى الخامسة عشرة . .

نقلنا « روح سانت لويس » الى مطار الشركة في دتشن فلاتس ومن هكل الطائرة بسهولة من باب المصنع ، ولكن جناح الطائرة وطوله ٤٦ قدما أحدث لنا اشكالا عجيل الينا ان لا حل له الا بان تهدم جزءا من الحائط ، ولكننا فلبنا عليه بامالة الجناح براوية وخلع الابواب المزدوجة العليا .

مصرع ديفيز وويستر

طائرة الفرقة الامريكية ترتطم عند التحليق

هامبتون في ٢٦ أبريل - فقد لفتانت كومانر نوريل ديفيز والملازم ستانتون هـ . ويستر حياتهما اليوم في آخر اختبار للطائرة عابرة الاطلنطي العظيمة التي كانا يزعمان الطيران بها الى باريس في الاسبوع المقبل . وقد رأى الوقوف رشاشا هائلا عند نزول الطائرة على الارض بالقرب من مطار لانجلي . .

يا الهى ..! لقد تحطمت كل الطائرات العظيمة التى صنعت
لمسابقة نيويورك - باريس .. فهذه سيكورسكى لفونك ،
وهذه فوكر ليرد ، وملك كيستون لديفيز ، وقد اربعة من
الرجال حياتهم ، واصيب ثلاثة واصيبت « بلانكا » بالعطب ..

سأذهب هذا الصباح لاختبار « روح سانت لويس » واليوم
هو الثامن والعشرون من ابريل ، وهو يوافق اليوم الثانى
للسنتين منبدء العمل فى صنعها .. ما اعجب ان يحرك الانسان
مجلة عظيمة كهذه ..! ونظرت الى آلاتى ، والى المطار ، وفى
السما ، وفتحت صمام البنزين ، فكان صهريج الوقود الكبير
يحجب النظر الى الامام وانا فى مقعدى ، ولكنى استطعت الرؤية
بالى الى احد جانبي .. وطرت باحتراس الى ارتفاع ٢٠٠٠ قدم
وعبرت خليج سان دييجو .. وكان جنبى ضبط التوازن اعلى
مما يجب ، وتحتاج العوامة الى قليل من الضبط ، فدونت هذه
الملاحظات فى اللوحة ، ثم دفعت عصا القيادة جانباً ، فسقط
أحد الجناحين ، ولكن استجابة الجنيح كانت ابطاً منها فى
طائرات ريان العادية . لا بأس فقد كنا نتوقع ذلك ، لان هول
اقتضب الجنيح ليتجنب الضغط على الجناح فى الحمولة الكاملة ،
فلددت نفسى على مقعدى ، واطلقت العصا ، فهبط مقدم
الطائرة ، وانتظرت أن تعود ادراجها الى الارتفاع بالوضع الطبيعى
ويبدأ حرتان . ولكنها بقيت متجهة الى اسفل حتى قبضت
على عصا القيادة ، وارغمت الطائرة على الطيران المستقيم ، ثم
رفعت قدمى عن الدفة وجعلت اوجهها باليد فقط . ولما عمدت
الى امالة الجنيح للاستدارة ، كان الهيكل يميل للجهة المضادة ،
فوضح جلياً ان الاتزان لم يكن مكفولاً فى «روح سانت لويس» ،
ولم تكن نعباً بأمر الاتزان فى تصميماتنا ، اذ رخصنا ان تكون
مسطحات الذيل صغيرة، ووجهنا التصميم الى زيادة السرعة .

وحددنا يوم ٤ مايو للاختبارات النهائية ، ونقلنا القاعدة من دتش فلاس الى ميدان الاستعراض المهمل بمسكركيرني ، تم الى الخليج حيث اقام الجيش سباقا للسرعة مداه ٣ كيلو مترات معلمة بعوامات الارشاد . وهبطت بمقدم الطائرة الى خمسين قدما من سطح الماء ، وفتحت صمام الإنزبن للنهاية ، وضبطت آلة الموازنة باليد على معدل الحمولة . وكلما اصطدمت بريح عاصفة ففر المؤثر الى ١٣٠ ميلا في الساعة . وكنت أوقف ساعة السباق عندما تظهر العوامات تحت الجناح مسجلا ثلاث دورات في كل ناحية .

ولما عدت الى معسكر كيرني دونت العلاقة بين سرعة الريح ودوران المحرك ، وبهذا يمكن هول بارشاد هذه النقطة من ضبط منحنياته النظرية . وكان عند هبوطي ينتظرني مع ماهوني وكثير من الميكانيكيين . وملأنا الصهريج الأوسط للجناح لاجراء أول اختبار عن الحمولة الثقيلة . وكنا نضيف في كل اختبار ٥٠ جالونا من الجازولين الى العبوة السابقة ، وبهذا تمكن هول من ضبط منحنياته .

وكان كل من التحليقات الثلاثة الأولى سهلا . ولكن اضافة الخمسين جالونا على السوالى جعلت مسافة الجري للتحليق تطول ويرتفع العجل فوق الاحجار المقلقلة . وفي اختبار ال ٣٠٠ جالون ارتفعت الطائرة في ٢٠ ثانية ، ولكن العجل كان يلقي صدمات شديدة في الهبوط اكثر من التحليق .

وقال هول : « ان عجلك كان ظاهرا باسارلى على ارتفاع ١٠٢٣ قدما »

وسأل رئيس الميكانيكيين عما اذا كنا نريد اضافة ٥٠ جالونا اخرى . وكنت اتوى أن احملها ٤٠٠ جالون ، ولكن ماذا يكون امرنا لو انفجر أحد الاطارات ؟ ان مشروعتنا كله يقضى عليه . ومن ثم فلن اهبط بأكثر من عبوة ٣٠٠ جالون ، وذلك بالنسبة لهذا الاختبار . فقد عرفت عنه الكفاية .

وقال ماهولي : « انى اعتبين هذا كافيا . »

ولما كنا فى حاجة الى اختبار استهلاك الوقود ، فقد رأيت توفيراً للوقت ان أجريه فى طير انى بين سانت ديجو وسانت لويس .
وانتقلت الى العودة الى بيتى ، فسددت حساباتى فى سانت ديجو ، واقفلت حسابى فى البنك . ولكن عاصفة كانت ترفرف على جبال روكى والجنوب الغربى ، مما يجعل اى طيران ولو كان فى النهار مجازفة كبرى . على انى كنت اريد ان اطيح الى سانت لويس ليلا ، لاتبين الدقة التى اسير بها دون مشاهدة اى معالم على الارض .

وفى اثناء تقيدى بحالة الجو فى سانت ديجو يوم ٨ مايو ورد النبأ الهام التالى :

ننجرس فوق الاطلسى

انتظار وصوله الى نيو يورك غدا

باريس فى ٨ مايو - عندما ارتفعت شمس هذا الصباح فى الافق ، تحرك الكابتن ننجرس وفرنسوا كولى بطائرتهما «الطائر الابيض» ذات المحركين ، من صنع ليفاسير ، والزودة بوقود وافر ، فدرجت على ارض مطار «لى بورجيه» ، وقد حبس الناس انفسهم عندما هم الكابتن ننجرس بالتحليق واخفق . ولكنه نجح فى المحاولة الثالثة وارتفعت الطائرة البيضاء متثاقلة واختفت فى السماء غربا .

وقضيت بقية يومى فى دراسة الخرائط عن المحيط الهادى . وكانت الجزر التالية لهولولو هى التى تهمنى ، وتظهر على الخريطة كرووس الابير . وساءلت نفسى هل اجد فى شطوطها مكانا صلبا وطويلا يمكننى الهبوط فيه والطيران منه؟ يجوز . وعلينا ان نضع «الروح سانت لويس» افارين عوامتا، ولكن هل تستطيع طائرتى بهذه العوامات ان تطير بوقود كاف لتصل الى هولولو؟

وبقيت هذه الاسئلة تناغلى عند النوم وعند اليقظة في صباح ٩ مايو ، حتى وردت الاخبار المبكرة بأن « الطائر الابيض » الذى يحمل نتجر وكولى شوهد بعد نيوفوندلاند ، وكما تقدم النهار ظهرت طبقات متلاحقة بالخط الكبير تحمل الانباء ...

وصول الطيارين الفرنسيين الى نوفا سكو تشيا

رؤية عابرة المحيط بعد بورتلاند

عابروا الاطلنطى فوق بوسطن

ومرت ساعات لم يرد فيها نيا عن نزول الطائرة في نيويورك .
واخيرا ورد نيا مجل بالسواد ... !

نتجر وكولى فقدا

واخفى الطياران الفرنسيان كما تخفى اشباح نصف الليل !
وليس يعرف احد على وجه الدقة هل شوهدا حقا بعد ان غادرت الطائرة سواحل فرنسا ؟ ولكن من المحقق ان « الطائرة البيضاء » قد سقطت في مكان ما من البحر او البر قبيل ان تصل الى هدفها لنقاد الوقود .

هذه الحوادث والمآسى لم تترك فرصة للمسابقة الا بطائرة « البلاتكا » . وقد اختبرت « روح سانت لويس » في محاولة الطيران غربا لمسافة ٢٥٠٠ ميل .

وزرت اليوم محطة الارصاد الجوية وانا اعظم املا ؛ لان عاصفة الضغط المنخفض التى كانت تفترض طريقى مدة ثلاثة ايام الى سانت لويس اخذت تتحرك شرقا .

ان « بلاتكا » لم تقم بعد ، ولم يكمل استعداد « فوكر » طائرة بيرد ، فاذا قمت مباشرة الى نيويورك في اعقاب هذه الاربعة ، فقد تتاح الفرصة لطيرانى الى باريس قبل ان تسمح حالة الجو لشخص آخر بالمحاولة .



« سمحت بها شركة الاخبار المصورة الدولية »
هولك يحيى للتدريج

الفصل الرابع

اليوم هو الماشر من مايو الذي يجب فيه أن أبرح سانت ديجو ، فودعت رجال المصنع وذهبت الى دتش فلائس ، ومنها طائرا الى مطار دوكوبيل في ثورث ايلاند ، وهي نقطة البدء عندى في الساعة ٣.٥٥ بتوقيت الباسفيكى . كانت «روح سانت لويس» تعلق في الجو متجهة الى سانت لويس ، وأقبل الغروب وأنا فوق اريزونا ، وقد سجل مقياس الارتفاع ٨.٠٠٠ قدم ، ولازال ارتفع لأعلى فوق قنن الجبال ، وبرد الجو ، وأظلمت الدنيا الا قليلا من ضوء القمر ، ولم اعد أرى من الارض الا خطوطها الرئيسية . ولما وجهت ضوء مصباحى الى اللوحة ومحتوياتها رايت كل ابرة في مكانها ، ودوت هذا في السجل ، وعدت الى مقعدى في الكابينة .

واضطرب المحرك مرة ثانية وثالثة ، وأحدث ضوضاء وثقوب ، وبدأت الطائرة تهتز . فقبضت على عصا القيادة ، ونظرت الى اسفل ، ورايت في ضوء القمر اننى فوق جبال . وفتحت صمام البنزين ، وألقيت النور على لوحة الآلات ، فرأيت ضغط الوقود عاليا ، ولكن ليس هذا هو السبب . وكانت الماكينة المختلة تهز الطائرة جميعها ، فأوقفت ضابط المخلوط ، ومع ذلك ظلت الماكينة تهتز .

وكان معنى الهبوط الاضطرابى ليلا وفوق الجبال ، قطع الصلة برحلة باريس ، وأنا الآن فوق منطقة من أشد مناطق اريزونا وحشة ، وفي صهريجى نحو ٢٠٠ جالون من الجازولين . وعلى بعد آلاف من الاقدام تحتى ، سافح صحراوى يتسامى الى الجبل ، وكان الظلام لا يبصر بكونه ، ولكن التصور يتخيله : اكوام وحجارة منتشرة ، وليس بينها سعة منبسطة يدرج العجل فيها .

أخذ ارتفاع الطائرة في الجو يهبط تدريجياً ، وإن كنت لا أزال على عدة آلاف من الأقدام ، والمحرك يدفعني . . ولكن ما اتجاه الريح ؟ بحتم أن يكون شمالياً غربياً ، فإذا هبطت فوق الريح ، فلا مناص من الانزلاق . ما هو الخطأ إذن في المحرك ؟ أن الصوت يبدو كالوقود المخلوط ، وقد عالجت ضابط المخلوط في أوضاع مختلفة ، ولم يحدث أى تغيير . . الضغط ثلاثة أربال . . هذا احتراق طبيعي . . والكهرباء ؟ ولكن الماجنتو سليم وهو يسرب الماكينة . هل هناك ماء في الكاربوراتور ؟ لقد جففت كل نقطة منه .

وفتحت صمام البنزين إلى آخره ، ثم انقلته فخفض التقطيع قليلاً ، وفتحت ضابط المخلوط باحتراس ، فظهر شيء من التحسن . ولست أدري لماذا لم تنجح هذه المحاولات من قبل ، وأخذ المحرك يسر سيرا حسناً ، وظللت أدور طائراً ، لم أخذ في الارتفاع .

ومرت عشرون دقيقة منذ بدء اختلال المحرك ، ثم أصبح يدور أحسن من ذي قبل ، قد يكون السبب هو الارتفاع ووفرة الهواء . إذن أزيد القوة وأراقب ضابط المخلوط بعناية . وانتهيت من الدوران ، وتوجهت صوب سانت لويس مصعباً في الهواء ، لا تجنب قمم الجبال . ولا بد لي من الارتفاع على ١٠٠٠٠ قدم على الأقل ، وكنت كلما أوغلت في الارتفاع ، ازدادت حركة التفويت في الماكينة وساءت الحالة .

وبدأ توهج النجوم يذبل في السماء ، مما يدل على اقبال الصباح . وقد اجتزت من قبل صحاري وجبالاً بالليل . وبلغت في وقت ما ارتفاع ١٣٠٠٠ قدم . والآن وقد هبطت إلى ارتفاع أدنى ، فقد أصبح المحرك يدور في سر وسهولة . وأنا الآن فوق مكان ما من كنساس ، ولكن أين ؟ وماهي المسافة الباقية ؟ وإذا كنت قد وقعت في أخطاء خاصة بهذا الطيران الأعمى ، فلا مفر من تصحيحها قبل أن اعبر المحيط .

وبدت من ناحية الشرق الوان من النور تتزايد مع ظهور
 اليوم الجديد ، ثم رأيت دخان قاطرة ، وقاطعتني سكة حديد
 آتية من الشمال القربى الى مدينة صغيرة تحت جناحى
 الايمن . ومن اربعين دقيقة مضت صرت نهرا واسعا ، فاذا
 كان هو الاركانساس ، فالى اذن على بعد ٨٠ ميلا شرقى «وتشيتا»
 وهنا طريق آخر يأتى من الشمال الشرقى ، وخط حديدى
 مستقيم يأتى من الشرق وينحن بشدة نحو الجنوب الغربى .
 وبسطت لىامى خريطة كنساس ، واجلت نظرى فيها ، فكان
 الطريق الى يمينى هو الموصل بين تشريفيل وبارسونز ثم
 كنساس . اننى ابعد خمسين ميلا تقريبا جنوبى الخط الذى
 يجب ان انسرف فيه . وهذا طبعى ، لانى قضيت تسع
 ساعات فى مهب رياح اجهلها ، ولعل طريقى عبر المحيط يكون
 احسن حالا .

سانت لويس - والساعة الآن الثامنة بالتوقيت المحلى .
 ما اشد خضرة مطار لامبرت ، ولم يكن فى فبراير عند ما
 غادرته الا داكنا موحلا .

هبطت «روح سانت لويس» الى الارض بعد ١٤ ساعة و ٢٥
 دقيقة منذ بدء التحليق ، ولم يطر احد بمثل هذه السرعة من
 شاطئ الباسيفيكي . ورسوت امام حظائر الحرس الوطنى ،
 وقد خفلاستقبالى بيل وفرنك روبرتسون ، وهما اللذان كنت
 اقود طائرة البريد لحسابهما ، ومعهما نحو ستة من الميكانيكيين .
 وكان حاضرا ايضا بعض مخبرى الجرائد بسانت لويس ، فذهبا
 جميعا لتناول طعام الافطار . وسألت عما اذا كانت هناك اخبار
 عن نتجسر وكولى ، اللذين فقدنا منذ يومين وهما عبران المحيط
 من باريس لنيويورك .

وقال احد مراسلى الصحافة : «لقد قيل ان سفينة بريطانية

التقطتهما من البحر ، ولم يردما يؤيد ذلك . ولكن هل سمعت
بالتحذير الصادر من الحكومة ؟ »

— « لا . وما هو ؟ »

فقال : « لقد أبرقت سفارتنا من باريس بأنه قد يساء فهم
الموقف اذا هيئت طائرة أمريكية في فرنسا قبل ان يعلم على
وجه التحديد مصر تجر وكولي . ولم نوضع قبود في هذا
المعنى أكثر مما ورد في التحذير . »
وقال لخدمته : « ان بلانكا ستقوم بالمحاولة على أية حال ،
فماذا انت قاعل يا سليم ؟ »

قلت : « اننى سأذهب الى نيويورك على الافل . واذا كان
تجسر وكولي قد فقدنا ، فلا بد ان يقسم احدنا بما حاولا
القيام به . »

وفي أثناء تناولنا اللحم والبيض وصل هارولد بكسبي وهارى
نايت ، وطفق شركائى يجتمعون ويتكلمون فى التليفون . وسألونى
عن المسدة التى يمكن قضاؤها فى سانت لويس ، لان
الفرفة التجارية تزمع تقديم الغداء ، ويريد آخرون تقديم
الغشاء . على كل حال أنا أفود طائرة سانت لويس ، وهى
بلدى وموطنى ، ولكن أخشى ان يسبقنى آخر الى الطيران
اذا تلكأت .

قال هارى نايت : « ستلقى كل المواعيد الخاصة بك هنا ،
وعليك ان تنام هذه الليلة وقتا كافيا ، وان تطير فى الصباح .
وحلقت فى الساعة ٨ ١٣ صباحا . وبعد سبع ساعات
ظهرت جزيرة مانهاتان من تحتى . وبعد ضواحي لونج ايلاند
رايت ثلاثة مطارات ، هى كورتس وروزفلت ومطار متشل
الجيئش . وقد بدت ارض متشل خشنة ، اما كورتس
حيث كنت أزمع النزول به فهو اصفر من ان يحتمل تحليق
طائرة ذات حمولة ثقيلة . وروزفلت هو المطار الوحيد الذى
به طريق سير نويل من الشرق للغرب تقريبا .

ذوت حول كورتيس وحلقت فوقه هابطا ، ثم عدت ادراجي لان المصورين يدخلون من كل مكان ، ووقف بعضهم حيث كنت اريد ان انزل ، فالتحرفت عن الطريق ونزلت بزاوية مع الريح .. وسرعان ما احاط بمصورو الصحف بالطائرة ، وكنت اصرخ فيهم ان يبتعدوا عن المروحة ، لكن احدا منهم لم يلبس بالحذر . واوما الى بعض الميكانيكيين الى احدي الحظائر ، فقطعت التحويلة ، ووقف بعضهم العجل ، وصعد آخرون الى كابيتي ساخبين : بينما كان رجل تظهر عليه ملامح السلطة يسبق طريقه بينهم .

قال : « انا كيزي جونز مدير الميناء الجوي ، وقد أعددت لك احدي الحظائر » . « انه كيزي جونز رئيس الملاحين المشهور بمطار كورتيس .

واقبل على شخص آخر اهيف ذو شاربه ، وقال : « انا ديك بلايت مندوب شركة رايت للطيران في المسائل العامة . وقد اوصيت ان اقدم لك اي مساعدة يمكن تقديمها » . وسألته عما اذا كان هناك خبراء ميكانيكيون ليفحصوا المحرك .

فاجاب : « ان احسن خبراء محركات هورلوند في المملكة هنا تحت امرك ، واظنك تعرف « كن بوديسكر » وهذا هو « اد هوليجان » .

وتزاحم المصورون عند ما جمعت بالنزول ، ولم يكتفوا كزملانهم في سانت ديجو او سانت لويس ، اذ كانوا يتشاقون ويتنافعون بالذئاب ، ليحظوا بمكان يغطون منه صورهم من اي زاوية ممكنة . وهجم المصورون بوجهون أسئلة سريعة حتى شق ديك بلايت الطريق صائحا : « دعونا ننظم هذا » .

وظهرت فوق رؤوسنا طائرة كبيرة ذات ثلاثة محركات ، فالتجهت انظارنا اليها . انها « امريكا » تطير بعد اسلاحها من شرقها في الشهر الماضي .

وقال أحدهم : «لابد أن يبرد قد استعد من جديد للمحاولة»
 وبينما كان بلايت يعد لهم حديثا صحفيا تسلمت الى
 الحظيرة. وكان الميكانيكون يدخلون اليها «روح سائت لويس»
 واستعد بوديكر وموليغان لفحص المحرك ولكن الوقت كان متأخرا
 وقلت لهما انى أريد أن اتكلم بالثليفيون لتكون البوصلة معدة
 في الصباح . فقال بوديكر : «لا حاجة لك بذلك» وقدم لى رجلا
 «سندوبا» عن شركة آلات بيونير ليتركب لى بوصلة الموصل
 الكهربائى بالأرض . وتقدم آخر من شركة زيت فاكوم ليتلقى
 امرى بشوريد الجازولين . ولقد كانت دهشتى عظيمة لأن كل
 الترتيبات التى فكرت فيها وجدت المثلين لها حاضرين .
 وأمسك بلايت بذراعى قائلا أنه جمع الصحفيين للحديث .
 ووجدت عشرين منهم أو للآتين فى مكتب يجاور إحدى الحظائر .
 وابتدأت الاسئلة :

— «منى التخليق لباريس ؟»

فاجبت «بأن المحرك يحتاج الى بعض الاصلاح ، كما انى
 اركب بوصلة جديدة ، ومنى وجدت نفسى على تمام الأهبة
 فسأخلق عندما يسمح الجو .»

— «هل تعتقد انك تستطيع التخليق فى الصباح ؟»

— «لست اعرف الآن منى اخلق . وقد ابقى عدة ايام»

— «أى نوع من الملاحظة تتبع ؟»

— «الطيران الأعمى .»

— «هل تحمل آلة السدس لتحديد خطوط الطول ؟»

— «لا» .

— «ما رايك فى جهاز راديو ؟»

— «لا أحمل راديو لانه ثقيل ولم يهذب التهذيب الكافى.»

— «ولكن يبرد وتشميرلين سيحملان راديو وآلة السدس»

— «فكرت فى الامر مليا وفضلت أن أحمل بدلها وقودا»

وانتهت الاحابة عن الاسئلة الخاصة بالطائرة والطيّران :
وبدأت أسئلة اعتبرها شخصية محضة او سخيّة !!

« هل تحمل قدم ارنوب ؟ »

« ما هي فطيرتك المفضلة ؟ »

« ما هو شعورك بالنسبة للفتيات ؟ »

واقبل الظلام مع انتشار الليل ، وذهبت الى غرفتي
بفندق جاردن سيتي القريب من المطار . وأثناء العشاء دخل
علي اصحابي الحدد ، ومنهم بلايت ، وسألني ان احدد موعد
القيام لان طريق السير في مطار روزفلت مغلق لمسافة ميل .
وهو المكان الوحيد الصالح لتخليق طائرة ذات حمل ثقيل .
وقد استاجر الكوماندور ريتشارد بيرد المطار ، ولكنني قد احصل
لك على اجازة استعمال طريق المسير . وطائرته « فوكر » ذات
الثلاثة المحركات رابضة في احدى حظائره . و« بلانكا » في مطار
كورتس قريبا من « روح سانت لويس » . فسألت: لماذا لم تقم
بلانكا الى باريس .

قال بلايت : « انها مشكلات الجو والموظفين . وقد قامت
مشاحنات بسببها . ولعلك قرأت شيئا عنها . »

فذكرت حكاية نشرت في بعض الجرائد في ابريل الماضي
تقول ان تشارلس ليفين صاحب بلانكا أعلن على خلاف المتوقع
انه اختار لويد برتود ملاحا لها ، وأن كلارانس تسمبرلين وبرت
اكوستا قد اقترعا على ايهما يتولى قيادتها .

وقال بلايت ان اكوستا قد انسحب وانه سمرافق بيرد .
وبعد العشاء ركبنا سيارة الى مطار كورتس ، ووجدنا موليجان
يشتغل في المحرك ، وبودكر يخلع سترته ويبدأ العمل . وغادر
بلايت الحظيرة ليتحدث الى مخبري الجرائد ، ولما عاد قال ان
وصولي المفجائي قد حرك حجة المتنافسين ، وقال صبية الجرائد :
« يظهر ان الميكانيكيين سيمملون طول الليل في فوكر وبلانكا »

عدت الى الفندق ونمت ليلتي . وفي الصباح احضر لي بلايت
صحف نيويورك ، فحملت فيها وعزتي دهشة حين وجدت
اسمي مكتوبا بخط كبير في الصفحة الاولى :

لندبرج هنا متأهب لعبور البحر تشميرلين ولندبرج يستعدان للذهاب

قال بلايت : « لقد حظيت بالاعجاب ، ولا يمكن ان يسخر أحد من طيرائك من كاليفورنيا » .

وسأله : « ما حالة الجو ؟ »

فأجاب : « لا يزال سيئاً » .

ولما وصلنا الى مطار كورتس جانا بودكر وموليغان ، وقد عملا أغلب الليل في « روح سانت اويس » .

قال موليغان : « ان المروحة لدى شركة كورتس ، فقد وجدوا شرخا في المحور ، وهم يركون لها محورا جديدا » .

وتبرعت شركة كورتس وهي منافسة قوية لشركة رايت بأصلاح المحور مجانا . وكان هذا هو الحال اينما ذهبت . ووقف كلارانس تشميرلين يودعني ويدعوني بالسلامة . وحضر الكوماندور بيرد الى حظرتي ليدعوني الى استعمال طريق مطار روزفلت دون مقابل ، ولو انه يود ان يكون اول الهابطين في مطار لي بورجيه .

واشتغلت في « روح سانت اويس » قلب الضمباح مع الميكانيكيين وخبراء الآلات . واخذ موليغان يركب سخان هواء (كاربوراتور) ، اذ اكبر الظن ان الخلل الذي طرأ على المحرك فوق الجبال القريبة كان سببه الهواء البارد . ومشيت بعد الفداء الى مطار روزفلت لأفحص طريق المسير خطوة خطوة ، فوجدت سطحه اميل الى النعومة ، وعلى ان أقطع طريقا أطول مما توقعت لأطوف حول نيويورك . ودخلت المطار سبابة لتفتش ، ورجل من الشرطة على مووسكل لحراستي الى حظائر مطار كورتس . وسلمني بلايت ربطة جرالده قائلا : « أعرف أنك لا تحبها كثيرا » .

واسمعتني احدى الصحف « الطيار الأبله » وقالت انني

سأطير اليوم إلى باريس . ألم أقل للمخبرين أمس أنني لا أبرح حتى يتحسن الجو . وتركب البوصلات ؟ وجاء في صحيفة أخرى أن والدتي التي تعيش في ديترويت يحاصرها المخبرون ، ووددت لو أنهم تركوها وشأنها .

ما أعجب هذه الحكايات ! لقد علمت من الصحف أنني ولدت في مينسوتا وفي ميشيغان وفي نبراسكا ، وأن اسمي المستعار هو «لاكى» . وأنني أخلق وأغبط بعد أن أنظر من خلال منظار معين ، وأنني أحمل تماويذ تجعلني أغفو في طريقي حتى أصل باريس . هل يجب أن تكون « الحكايات اللطيفة » غير صحيحة أو غير دقيقة ، أنا لا أثق بالناس الذين لا يراعون الدقة . فالآلات غير الدقيقة تجعل الطائرات ترتطم ، وإذا لم يراع قادتها الدقة ضلوا ، وقد يهلكون .

وكنيت كلما خرجت من الحظيرة التف حولي الناس وحرسنى الشرطة ، فلا أجد نفسي حرا إلا حين أدخل غرفتي في الفندق . وهذا هو السبب في أن موليجان وبلايث وكنلين كانوا يلازمونى في انتظار خدم الغرف ليحملوا لنا المشاء على الصواني . وكم أحب أن أقضى ساعة عادية أغير فيها هذا الضرب من الحياة .

وسمعت الباب يطرق ، ودخل صبي فلمنى برفيقة من والدتي تنبئنى فيها أنها ستصل في نيويورك صباح الغد . واعتقد أنها كانت تقرأ الحكايات التي تقول أنني سوف أقع مثل فونك وديفيز ، أو أهلك في البحر مثل نجسر وكولى . ومن يدري فاعلم مخبرى ديترويت يزعمونها في التليفون باستمرار .

واحضر لنا الخادم المشاء ، وذهب لشأنه ، فابتدا حديثنا من جديد .

— « هل تحدثت إلى الرجل أشيب اللحية ، يقول أنه ابتدع طريقة لاستتباط قوة أكبر من جالون واحد من البنزين »
— « هل سمعت عن الرجل الذي يصاحب فتاة تلعب على

الحيل . أنه يريد أن يصورها وهي تقف فوق مروحة « روح سانت لويس » .

ودق التليفون ، وجاء تقرير آخر عن الجو يقول أن الاطلنطي لا يزال مغطى جزئيا بمساحات من الضباب والأعاصير . وقال بلايث : « يجب أن أזור مكتب الارصاد في نيويورك . أن ذلك كمبول يستطيع أن يزودك بشئ عن السكينة . أنه يضع خرائط لحساب »

وانفتح الباب بقوة ، ودخل الغرفة رجلان ، فقفرنا وأقفين . وبدأ يصوبان الينا عدساتهما ، فصرخنا فيهما :

« أخرجنا من هنا » . ودفعناهما دفعا الى خارج الغرفة ، وكنت أشعر أنني أحارب كالمجنون .

وضحك بلايث وقال : « ستجد كثيرين مثلهما هنا وهناك »

هذا هو يومي السابع في لونغ ايلاند . وكانت « روح سانت لويس » مستعدة منذ يوم الاثنين لتشق طريقها الى باريس ، ولكن الطريق لا يزال مغطى بالضباب والزوايع . وحضرت والدتي وسافرت بعد أن قضت معي يوما . وقد اقلقتهما روايات الجسراثد والتليفونات في ديترويت ، حتى اضطرت أن تخاطبني لتسألني هل أنوى حقا أن أطيء الى باريس ، وهل هذه الفكرة صحيحة ؟

ولم يتخرج القوم من أزماجها وهي هنا . وسألوها : هل تعرف المخاطر التي يتعرض لها ابنها في هذه الرحلة ؟ وهل عرفت كم طيارا قضى نحبه في هذا المشروع ؟ أنهم كانوا يريدون أن تصف لهم مشاعرها لينقلوها الى قرائها .

ومع ذلك فقد كان في نيويورك قوم طيبون ، مثل دكتور كمبول الذي أجهد نفسه في شرح خرائطه الأخيرة عن الجو ، عندما زوته يوم الاثنين الماضي في مكتب الارصاد في مانهاتان . وقبلت تحت تأثير تنبؤاته عن استمرار الأحوال السيئة فوق الاطلنطي ، بعض الدعوات لزيارات خاصة . فاليوم تناولت طعام الغداء مع الكولونيسل تيبودور روزفلت الصغير في اويسترباي ، وأعطاني

عدة خطابات توصية لاصدقائه في أوروبا ، ولم استطع رفضها ،
وان كنت قد رفضت عرضا من احد جامعي الطوايع بالفا دولار
لاحمل مهي رطلا واحدا من الزيد . ولقد كان مسلك
شركائي في سانت لويس اكبر عظم لي ، فقد تاخر ببرد بناء
على اصرار مموليه على اجراء اختبارات « علمية » على طائرة
« فوكر » ، وقامت مشادات عثيفة في معسكر « بلانكا » ، إذ
أبلغ لبين مالك الطائرة طياره برتود بأنه لا يرغب في أن يكون
سلاحا لها ، فقاضاه برتود . ولكن على العكس من ذلك كانت
منظمة « روح سانت لويس » تسير بغر عثقات - وقد تحدثت
ليفونيا في مستهل الاسبوع الى هاري نايت في سانت لويس
واخبرته انني قد اطيروا الى باريس قبل أن اكون مرشحا لجائزة
ورنيج ذات الـ ٢٥٠٠ دولار ، اذا عرفت انني سأكون اول من
وصل الى باريس . والقاعدة هي انه يجب ان تنقضى ٦٠ يوما بين
قبول الطيار رسميا وبين معاد طبعه ، ولم تنقضى هذه الفترة
عد .

فكان جواب نايت : « انذهب هذه الجائزة الى الجميع .
وتنطلق عندما تسبح القرصة »

نحن الآن في عصر يوم الخميس الموافق ١٩ مايو ، اي بعد اسبوع
من هبوطي في نيويورك ، والسماء لمطر رذاذا ، ويسود بسواحل
نيوفا سكوتشيا وتيوفوندي لاند ضباب كثيف ، وهما في طريق
الدثري . وقد كنت مستعدا للتطيق منذ يوم الاثنين ولكن
مطارير الجو تبعت على اليأس . فتركت « روح سانت لويس »
تحت الحراسة ، وركبت سيارة مع لين وبلانك واصدقاء آخرين ،
وذهبنا في المساء الى مانهاتن لشهد الكوميديا الموسيقية
في نيويورك .

نحن الآن في الشارع ٤٢ وقال لين : « هل نسأل الدكتور
شبول عن حالة الجو ؟ » فاجبت : « اعتقد انه يحسن ذلك »
وعرفت من التنبؤات السابقة واختفاء اعالي ناطحات السحاب

في الضباب ان من اشارة الوقت اتصالا لمعرفة اثناء الجو . ومع ذلك أوقفنا السيارة في منحني الطريق حتى يثبت بلايت عز تكيفون . ولما رجع عرفت من ملامح وجهه انه يحمل اخبار جديدة .

وقال : « أخذ الجو في التحسن فوق المحيط وهذا تفكير مفاجئ » . ووقف يتحدث الينامن نافذة السيارة دون ان يدخل بالمطر . فقال : « اخفت منطقة الضغط المنخفض فوق نيوفونالاند فتراجع وتحل معها منطقة ضغط مرتفع » . ثم اضاف : « ليست الاحوال الجوية بالطبع على مايرام على طول الطريق ، وقد يمر يوم أو يومان حتى تستقر حالة الضغط . »

اذن قد أستطيع الطيران في الفجر ، وعرفت النظر عن المسرح ، وذهبتا نوا الى المطار . وفي ميدان كوستنبرور وقفت لتناول عشاء سريع . وقام لين يسمون الطائرة وفحصها نهائيا ، يساعده في ذلك بودينكر وموليغان وأصدقائه آخرون . . . وسيضيف كارل سكوري ، وهو يمثل جمعية الطيران الاهلية ، الى الطائرة ، راسمة الضغط ، ويجب تركيبها قبل الصباح . وهذه الآلة (البروجراف) تبين الوقت والارتفاع على اسطوانة دوارة وبدونها لن يكون تقريرى عن الرحلة مقبولا رسميا .

ولم اجد عند وصولي للمطار دلائل استعداد في معسكرات بيرد أو تشمبرلين . ويبدو ان كل الآخرين يترقبون معلومات أوو عن صفاء السماء ، ولكن الملاح الماهر يستطيع ان يجتاز هذه العوائق . وقد اختبرت ذلك أثناء قيادتي طائرات لبريد بين سانت أويس وشيكاغو . ولماذا النظر تأكيدات تحسّر الجو على طول الطريق الى أوروبا ؟ ان فرصى سائحة وساحلو عند الفجر . و طبقا للخططة المرسومة تركت زملائي في مطار كورتيس وقصدت الى فندقى القريب لانام . ولكن الشائعات انتشرت وتجمع المخبرون الصحفيون في الردهة . وفي اثناء اجاباني عن استئلتهم طلب معنى كثير من الناس توقيعى كوسالتي

أحدهم أن أوقع عقدا للسينما يبلغ ٢٥٠,٠٠٠ دولار ، وطلب
منى غيره أن أظهر على المسرح في مقابل ٥٠ ألف دولار ، فكان
ردى أنتى لا أستطيع أن أقرر خطتى إلا بعد وصولى إلى
باريس .

وقد ناهز الوقت منتصف الليل عندما دخلت غرفتى ،
واضطجعت على أن أنهض في الفجر للطيران . ولكن يجب عمل
أشياء كثيرة قبل التحليق ، ولم يبق إلا ساعتان ونصف النوم ،
وتركت رأسى تفرق في الوسادة ، والمختصون يجبرون اللازم في
« روح سانت لويس » . وجلس أحد أصدقائى في الردهة يحرس
باب غرفتى وبعد الفضولين تم ليوفقتى الساعة ٢١٥

أما الآن فيجب أنام ، وكان ينبغي أن أكون نائما منذ ساعات .
يجب أن يكون الطيار نشيطا ليحسنى له أن يضرب أرقاما
قياسية . لعل الجو يكون حسنا في الصباح ، ولعل هواء خفيفا
يصادفتى في المدرج ، إذ لا يمكننى أن أحلق مع وجود ربح مضادة
قوية وأنا محمل بالأقال . ليت المدرج كان أوسع قليلا ،
والمدان أكثر طولاً . ووددت لو استطلعت النوم قبل القيام ، فلا
ينبغى للطيار أن ينهار وهو في الجو . وقد سبقته الآن ببرد
وتسمرلين ، وفي مكتبتى أن ارتباج ساعتين .

وسمعت طرقا عاليا على الباب ، ودخل رجل . الرجل الذى
وضعه في الردهة ليمنع عنى الفضولين ، فهل يأتى حدث
مكروه ؟ وانكأت على مرفقى ، وجلس على حافة السرير
وقال : « سليم . ماذا أفعل عندما تغيب عنى ؟ »

يا لهي ! أهذا الوقت مناسب لهذا السؤال ؟ لست أدري !
قلت له : « أن أمانى أمورا أهم من هذا تنتظر الحل . »
فأنصرف ، ولكنى بقيت في يقظة نامة . وبعد ساعتين يجب
أن أبدا يوم طيرائى إلى باريس . ووددت لو أن الجو أصبح سيئا ،
فلا يعطى أحد ، وأستطيع أن أنام ليلة كاملة . يارب ! أنها الساعة
١٢ ونصف صباحا ، وقد لا أنام مطلقا ، وهذه حالة سيئة لبدء
طيران فوق المحيط . لأنوم مدة يوم كامل قبل التحليق .

هل أخطأت عندما كلفت لين ملء كل الصهاريج بالجازولين
يجب ان احمل ٤٥ جالونا على متن الهواء ، وهذا أكثر مما
صممت له الطائرة ، إذ صنعت الصهاريج لتسع لخمسة
وعشرين جالونا فوق التصميم . قد لا تقوى «روح سانت لويس»
على الارتفاع بهذه الحمولة الوهنا هو ماوقع لطائرة دافيز
كما ان ذلك لم يستطع ان يترج الأرض بطائرته سيكورسكى .
الساعة الآن ١٢ ر ١ . وهذا هو الوقت الذي يجب ان ارتدى
ملايسى فيه . اذن فلا نوم . لقد فات الليل وابشدا اليوم
الجديد . اشعر اننى اشتاق الى الرحيل .

ونقلنى اصدقائى الى مطار كورتس ، فوصلناه قبل المساء
الثالثة صباحا ، وكانت السحب منخفضة ، ويتساقط مطر
خفيف . وكان لين ينتظرنى فى الحظيرة مع ب. ف. ماهونى
رئيس الشركة التى صنعت طائرتى . وقالوا ان احدا آخر
ليس مستعدا للرحيل الى باريس .

وقال لي لين انه وجد طريقة لنقل طائرتى الى مطار روزفلت
دون ان اطير بها ، وقد احضرنا نقالة لهذا الغرض .

ماهى آخر الالباء عن الجو ؟

لا يزال غير حسن ولكنه يتحسن .

وكانت الاضواء الغائمة التى تبعث من جاردن مسجتي تد
على الرؤية الضعيفة وقلة الارتفاع ، والأرض موحلة زرقاء
وجاء آخر خبر من الدكتور كمبول يقول ان الضباب يحجب
تقارير المحطات بين نيويورك ونيو فوندلاند يتقشع وتحجر
منطقة من الضغط العالي فوق شمال الاطلنطى . وهناك زوايا
محلية باقية على طول شاطئ أوروبا . وماذا يهم ان اطلب
طيرنا غير مرتفع فى نيويورك ، وسأطير مع الفجر ، فاذا
أوفق ففى وسعى ان اصودا دراجى .

واسدرت امرى بترحيل «روح سانت لويس» الى مطار
روزفلت ، وبان تكون صهاريجها ممتلئة . وربط الميكانيكيون ذ

الطائرة في فلهـر جرار وغطوا المحرك بقماش . وقرر مستجرو
البحراند معاطف المطر ، وحملق الناس في الليل وهزوا رؤوسهم .
وقد انجذبت الطائرة في منخفض خلقى من الارض ، وكان منظرها
كثيبا ، وبدأت غير قادرة على الطيران وهى تتعثر . وبدأنا
الرحلة بصاحبنا رجال الشرطة على موتوسيكلاتهم ، ورجال
الصحافة والطيران ، وحفنة من المتفرجين ، فكان ذلك كله اشبه
بجنازة منه ببداية رحلة طيران الى باريس !!



والدة للتدبيرج تودع ابنها
« سمحت بها شركة اندروود واندروود »

الفصل الخامس

ثلاثون لغة أقل من المعدل ! ان هدير المخزن المتعدد يتجاوب صداه في أحياء الطائرة ، ويصدق في عتف جلد الهيكل المشدود ، فأغلقت الصمام وأخذت انطلق الى الرجال الواقفين بجوار ظائرتي ، ورايت الحياة والموت يشعكسان في وجوههم ، فهم مرهقون صامتون ، يرققون كلمتي .

ثلاثون لغة أقل من المعدل ! . تم طريق ربحي ، وريح مسائرة ، ووزر زائد ، واني لأرقع العجلات فأراها نفوس عميقة بأطرافها المنباعدة في حمة أرقام المبتلة .

وتحولت الريح عند الفجر . تحولت بعد ان تأهبت ظائرتي للتحقيق من الجانب الغربي لطائر وزفلي . تحولت بعد ان افرقت كل تلك الراميل من الجاذولين في الخزانات . تحولت رأسا على عقب . . وصارت خمسة اميال في الساعة .

بيد ان هذه الريح لا تكفي الأرقع منديل في اليد . . ولو دفعتنا الطائرة الى الجانب الآخر من المدرج فقد تشبعت الريح ثانية كما كانت من قبل . فالتحقيق من الغرب الى الشرق مع ربح مسائرة الاتجاه فيه خطر كاف ، فهناك استللاك التليفون عند طرف المطار البعيد . أما الطيران من الشرق الى الغرب فمعناه الطيران فوق الحظائر والمباني ، ولا فرصة للنجاة بحياتي او اختل شيء . فلو اضطرب « سلندر » لكادت النتيجة ان تظهر الصحف وفيها اني « صدمت بيتا . تحطمت . احترقت . هذا مصير محاولة أخرى للطيران عبر الاطلنطي » اني لا أستطيع ان اسمع الطيارين يرددون هذه العبارات !

وبعد فليس لدينا وقت ندفع فيه الطائرة . انها جرد صغيرة وجد رقيقة ، وجد ثقيلة . . طنان ونصف طن فوق هذه الاطارات الصغيرة بجميع ما فيها من الزر . وكان ينبغي ان تشد بالحبال . وكان لا بد ان ترسل في طلب جرار ، اذ ليس في مقدوري ان اجرها خمسة آلاف قدم على أرض موحلة .

وسوف تسخن الماكينة أكثر مما يجب ، وتحتاج خزانات الوقود
الى ملئها مرة اخرى . . وتمر ساعات سدى . . ويخيم الليل
على الساحل الايرلندي ، وقد تأخرت من قبل ، فالوقت بعد
الفجر بكثير .

ان طريق المدرج الطويل الضيق يمتد امامنا . . وفي نهايته
عبر الاسلاك التليفونية يربط المحيط ، ومن وراء هذا اوروبا
وباريس . هذه هي اللحظة التي تاهت لها ليل نهار طوال هذه
الشهور الماضية جمعا . ان القرار من وحى نفسى ، وهؤلاء
الميكانيكيون والمهندسون وضباط البوليس ذوو الحلل الزرقاء
كل هؤلاء الذين يقفون عن كثب ، قد شاهدوا من قبل طائرات
تتحطم . فهم يعرفون ما معنى القرار الخاطيء . ولوانى هزرت
راسي فلن يكون ثمة انتقاد . . سئلى الرحلة وسنطلق صاحكين
سويا ، نرسم خطط جديدة ، ونضرب باقدامنا فوق العشب
الجميل نحو فطور ساخن . . ولواوامات براسي فسوف نغترق
وربما الى الابد .

ثلاثون لغة اقل من المعدل .

وقال الميكانيكى : « انه الجو ! فلم يضطرب كما اضطرب
اليوم » وكانت في نبرات صوته خشية وتوجس . هاهوذا الآن
يقف وراء جنساحى القضى فى نقطة وعزم ينتظر اشارتى
لقد فحص الماكينة قطعة قطعة . . ونظر فى مؤخرة الهيكل
ليتفحص جسم الطائرة ومعدات القيادة ، وهو يعلم ان حوامل
العجلات قد زيت منذ هتيرة وان الاطارات قد دغنت بالنحيم
حتى لا يلتصق الوحل بها . . فعمله قد انتهى ، ورغم هذا
فانه يستشعر التبعة نحو الطائرة ، ونحوى ، بل نحو الجو
ايضا . .

هائدا انكى على جانب السكينة واشخص بصرى خلال
نصول الروحة الساكنة الى سطح المدرج البتل المتلألئ
امامى ، واخذت ادريس امر الاسلاك التليفونية فى نهايته

ومناطق الماء الضحلة التي تبقى عجلاني ان تجازها . ان سارا
من الضباب يعجب عنى كل اثر للافق . .

الريح ، الجو ، القوة ، الحمولة . . كم مرة وازنت فيها هذه
العناصر في ذهني خلال سباحتي فوق احد مراعي البقر في
أواسط الغرب ؟ ان الطيار في رحلاته يتعلم كيف يقدر مدرج
المطار في دقة بالغة . حتى يمكنه ان يحدد اين تفارق عجلاته
الأرض تماما . ولكن لم يحدث قط ان أقلمت طائرة عن الأرض
وهي يمثل هذا الثقل الضخم . . وتسير تحليقاتنا الاختبارية
الى ان « روح سانت لويس » سوف تطير من الوجهة النظرية ،
اننا لم نجرب على تجربة الطيران بشحنة وافية من ارض
كامب كيرني « الصخرية » وذلك الرسم البياني للعملية -
التي خططناه على الورق في حرس وعناية - لم يحسب حسابا
لضباب ، او ريج مسايرة ، او طريق رخص . ثم ماذا عن
الأتلين لغة الضالعة ، وعن تأثير الرطوبة على الجلد ؟ ليس امامي
اللعبة للحساب استعين بها ، ماعدا الخبرة والسليقة والالهام ، فهي
التي تهديني الآن سواء السبيل . .

ولو ابطأت « روح سانت لويس » في سرعتيها ، او كانت
توابطها غير محكمة وثقيلة ففي استطاعتي ان أقفل مغساح
شونين واتوقف . هذا اذا لم انتظر طويلا . اما اذا انتظرت
طويلا جدا ، ويتوقف الامر على بضع ثوان . . اجل ! في شهر
نومبر الماضي تحطمت طائرة اخرى كانت تحاول الطيران من
بوروك الى باريس ، تحطمت عند نهاية هذا المطار ذاته . .
على بعد ياردات معدودة ، ولقي اثنان من ملاحى « فونك »
نفسهما محترقين .

ثم هنالك هذه العضلة الجديدة - عضلة الانحناء
عجلات على مدرج المطار أثناء جلوسى خلف خزان الوقود ،
سمح لي برؤية شيء امامى مباشرة . واهى انحراف ضئيل
القيادة وقت التحليق قديزدى في يسر الى كارثة ، والطريق
خير الظروف ضيق تماما . فما بالك الآن مع هذا الوحل
لهذه الرياح المعاكسة . وهذه الآلة التي لا تدور . .

واستسلمت الى الخلف في مقعد القيادة مجيلا الطرف مرة اخرى
 على العدد . . لاشيء فيها يعمود الخلل . فويل في فترة الملائكة
 ان تصمد امام مثل هذا الجري الطويل على الارض . وصمام
 الوقود مفتوح على وسعته ، ام انها سوف تسخن فوق الطاقة
 وتأخذ في الاختلال ؟ . . لنفترض اني اقلعت فعلا عن الارض
 ثم انهزت درجة التحليق الى الصفر . فلا يمكنني الطيران
 الاعمى بهذا الوقود الزائد ، وهذه المجلات التي لا يؤمن لها عند
 الهبوط مع الوزن الهائل . وهل انتظر يوما آخر اليقين فيه من
 اعتدال الجو ؟ ! ولكنني اذا رحلت الآن سوف اسبق فوكر وبلاكا
 الريح . الجو ، القوة ، الحمولة ، اخذت هذه الامور تفارق
 ذهني شيئا فشيئا . وسرى في نفسي وأنا جالس في «الكابينة»
 ان المجلات سوف تفارق الارض ، وان الاجنحة سوف تعلق
 الاسلاك ، وان هذا هو وقت الرحيل . .
 هأنذا أوثق حزام الامان حولي ، واضع النظارات فوق عيني ،
 ثم استدير الى الرجال القائمين عند عوائق المجلات ، وأومئ
 برأسي . . الانسحاب الجامدة تنفص متحركة ، ثم تجذب
 الحبال فجأة ، واذا بالمجلات تصبح حرة خالصة . فاند
 نفسي الى الجانب الايسر من الكابينة وأفتح الصمام الى آخره ،
 وأمد بصري الى نهاية المدرج . . والآن في توان سوف ياتي
 الجواب ! . . .

مائة قدم اخرى قبل الاستسلام

ولكن ما اقل أثر فتح الصمام الا من هذا الضجيج والمجيج
 . . ان الطائرة تزحف في جهد جهيد الى الامام ، ويدفع عدد
 من الرجال اجنحتها كي يمينوها على القيام ، ولكن كيف يمكن
 ان اظفر بسرعة الطيران ؟ ولماذا ظننت يوما ان الهواء يقدر علي
 على حمل مثل هذا الوزن ؟ ان «روح سانت لويس» تبذل
 كمبرية نقل متقلبة ، فالاطارات تخضع في الطين ، ولا يسد
 اي أمل في التحليق ، ومع ذلك ففي استطاعتي ان امضي في

سيبقى مائة قدم أخرى قبل أن أرفع يد الاستسلام . . زد على ذلك أنه من الممكن . .

وتزيد السرعة رويدا رويدا ، وإن كنت لا أحس بالاندفاع الذى أعهدده ، أو بخفة فى الجناح ، أو زيادة فى القوة . . ولكن عصا القيادة تخرج مخلخلة من جانب الى آخر . وبدا الرجال ينكبون بعيدا عن دعائم الاجنحة . . اننا نزداد سرعة فوق سرعة . .

وتمر مائة ياردة من الطريق . . ويتساقط آخر رجل بعيدا عن الاجنحة . . الى اى مدى يمكن لجهاز الهبوط أن يتحمل الجهد الشديد ؟ انه بنوه بثقل خمسة الاف رطل . ان عيني لا تفارق حافة المدرج ، ولا بدلى ان احتفظ بالطائرة مستوية قوية . ولو انحرفت عجلة من العجلات عن جادة الطريق لدارت الطائرة على نفسها ، وتحطمت فى الوحل . . واخذت معدات القيادة تشتت تحت ضغط يدي وقدمي ، وعلى أن ادفع عصا القيادة بقوة حتى أحركها الى الامام . وأقل حركة فى الدفة تجعل مقدم الطائرة مسنويا . . كل الدلائل طيبة ، وقد قطعت أكثر من الف قدم . الا يزال هناك وقت ومكان ؟

السرعة تزداد ، والمروج تغدو بقعة غامضة المعالم ، ويرتفع الدبل ، وهذه علامة منتصف الطريق لأمي تماما على الرغم من اني لم ابلغ بعد هذا الذى يسمى سرعة الطيران . . هاهوذا المحرك يسرع عن ذى قبل - ثم تنساب الطائرة فى خفة ورفق . المروحة تسير سيرا حسنا ، واستطيع أن أعرفها من صوتها . . ما هو عدد اللفات فى الدقيقة؟ غير اني لا أستطيع النظر الى العدس ، فمن واجبي أن أرتقب الطريق .

وتمضى علامة منتصف الطريق بسرعة . . لم يبق سوى ثوان لاقر . . هل اغلق الصمام ؟ ان القرار الحاسم . . معناه كارثة ، وربما كان معناه احتراقا . . ثم اجذب عصا القيادة الى الورا فى حزم وعزم ، ثم ها هي العجلات تفارق الارض . اذن

فسوف اطيروا .. وتمس العجلات الارض ثانية ! فارتفع الفصل
الى الامام - انها سرعة الطيران في القالب ! - وما يزال امامي
الفا قدم من المطار تقريبا .. هلك مستنقعا شحلا على الطريق
.. الماء ينزل من الاطارات وذاذا .. هلك جناحا يتهاوى - ثم
يعلو حين اُدفع اليه بالجناح المساعد .. واذا الطائرة كلها
ترتجف من الصدمة .. بعيدا مرة اخرى .. الجناح الايمن
منخفض .. قاذبية الى اعلى .. تستوي ثانية على الطريق ..
الدقة اليسرى .. تظل في الوسط .. يجب ان تبقى مستوية
قوية .. مستنقع آخر .. الماء قرع هيكل الطائرة .. الطفرة
التالية اطول مدى .. ربما يمكن ان اقل عاليا .. ولكن
ادع العجلات تلمس الارض مرة اخرى في خفة ورفق .. من
الخير قل الخير ان اتمكن جيدا من التحكم فيها .. والتحكم
يتطلب سرعة ..

هاهي ذي « روح سانت اويس » تطلق في التوبة الثانية ،
فقد بلغت سرعة الطيران تماما .. ومفاتيح القيادة محكمة
ومتناسكة وفعالة .. لم يبق الا الف قدم بيني وبين شبكة
الاسلاك التليفونية .. وعلى الان ان اخطو الخطوة التالية انها
سوف تلاحظها .. هانذا ابقى المقدمة الى اسفل مكتسبا سرعة
كل لحظة وساعدا في السماء على مهل .. او يستطيع المحرك ان
يحافظ على حاله دقيقة واحدة اخرى .. خمسة اقدام فوق
الارض .. عشرون .. اربعون .. الاسلاك تهتز من تحتى ..
عشرون قدما تفضل بيننا ..

اننى في حبة والناس يتطلعون فوقهم .. امامى ثل واطىء
مغطى بالشجر .. هانذا انحرف جانبا الى اليمين .. لا اكاد اجرؤ على
المرال جناح لادور .. ولا اكاد اجرؤ على تحريك الدفة .. ان
« روح سانت اويس » تبدو كأنها تتمايل فوق رأس دبوس ..
كما ان اقل حركة في مفاتيح القيادة تجعلها تنقلب رأسا على عقب
وتهوى .. خمسة آلاف رطل كانت تهتز عند عصفة هواء ..
الطائرة ترتفع سريعا .. اننى فوق الشجر على قمة الجبل ..

والآن لو اختل نظام الموتور ، فهناك أماكن أحيط فيها ، وهي
حقول مستوية بين الجبال . . وقد تنفجر خرافات الوفود ،
والكنى إذا قطعت المحول الكهربائي فهناك فرصة في أن ترحف
الطائرة الى الامام دون ان تشتعل فيها النار . .

اننى الآن على ارتفاع كاف لان استرق النظرات الى لوحة
الاجهزة . تشير ابرة التاكومتر الى ١٨٢٥ لفة في الدقيقة ،
ولا دليل على ارتفاع درجة حرارة المحرك . تم احرك الصمام
الى الحلف في بطة . . نظرة الى الفضاء لأمسى واخرى الى
التاكومتر - ١٨٠٠ - ١٧٧٥ لفة ، ثم اجندبت جزء الاتزان
الى الخلف قيد ائيلة . . مافتئت سرعة الهواء تنيف على مائة ميل
في الساعة . . اغلق الصمام الى ١٧٥٠ - ولا تزال الدفة في عل
- مفاتيح القيادة محكمة . . لو استنطعت «روح سانت لوى»
ان تطلق بمقدار ١٧٥٠ لفة ، وهي بهذا الثقل ، اذن سوف
يبقى لدى وفود اكثر مما يكفى للوصول الى باريس . .

ان بوصلة الاتصال الارضى تعطف ابرتها الى اليمين بشدة
.. فانحرف بخطر نحو الشمال حتى تعود الابرة الى خط المركز
- ٦٥ درجة ، والبوصلة تشير الى قسم مائة الميل الاولى من
طريقى الدائرى الى فرنسا وباريس . . انها الساعة السابعة
والدقيقة ٥٤ صباحا ، وقت النهار في الشرق .

هذه سحابة من الضباب تمضى حدائى ، ولا استطيع ان
ابصر لأمسى اكثر من ثلاثة اميال فقط . ماذا يكمن وراء تلك
السحابة ؟ ان آخر نشرة قالت ان الطقس على طول الساحل
كان صحوا معتدلا ، ولكن عددا من المحطات كان لا يزال يتنبأ
بالضباب . هاتذا اجذب خريطة ولاية نيويورك من جيبها القماشى
على جانبي . . كلما ساء حال الجو صارت الملاحة الزم وادق ،
لا بد لى ان ارقب علامات الطريق ، وان اراجعها على مختلف
البوصلات .

وتعاقب اراضى لونج ايلاند الرائعة بسرعة تحتى . . ذلك

الاصبع من يساري جزء من شاطئ القناة . الرؤية تجاه الشمال جبلية متحسنة . اننى استقر فى مقعدى مجيلا الطرف فوق لوحة الاجهزة خلال نظرى الى الارض ، ضغط الزيت ٥٦ رطلا ، ودرجة حرارة الزيت ٥٣٤ مئوية ، وضغط الوقود ثلاثة اربطال ونصف رطل . . فوق قمم الاشجار بقليل . . اربع عصا القيادة الى الخلف . . التاكومتر ١٧٥٠ لفة . . سرعة الهواء ١٠٥ ميل فى الساعة . . بعدت عن خط الراس قليلا . الدفة اليسرى تتحرك ثلاث درجات . الارتفاع ٢٠٠ قدم . الوقت ٧ . ق و ٨ س صباحا . . خمس عشرة دقيقة ولت . . وبقيّة القراءات كلها عادية . . ثم انتقل بعيدا عن خزان الجناح المركزى الى خزان المقدمة . . خمس عشرة دقيقة من الطيران . على كل خزان من خزانات الوقود الخمسة ينبغى ان يدع فراغا من الهواء يكفى لوقف فيضانه . . وكل قطرة من الجازولين يجب على ان ادخرها .

فى طريقى الدائرى الكبير لاتعدو المسافة عبر قناة لونغ ايلاند الى كونكتيكوت خمسة وثلاثين ميلا فقط . ولكن لم يحدث لى من قبل ان طرت فوق هذا الماء الخضم الفياض . . اننى نقطة المركز فى دائرة من الضباب . . الضباب الاشهب المتزجج بالماء الاشهب ، حتى اننى لاسطيع ان اعرف اين ينتهى البحر ولا اين قسدىء السماء . . ثم استرخى فى « الكابينة » ، وهى خزانة صغيرة ذات جدران مشدودة ، وقد قدر لى ان اركب فيها طيلة اجتيازى المحيط . . وان ابرحها مدة يوم ونصف يوم حتى تطأ قدماى ارض فرنسا فى مطار ليونرجيه . . وفى استطاعتى ان اسقط كلا جانبي الطائرة لو بسطت سرفقى . . وفى السقف حنية تسمح لحوذتى . . لقد فعلت على « كابينتى » كما لو كانت بذلة من القماش .

ما اعظم فوائد الطيران وحيدا ! . . . اننى ادرك الان ما عناه والذى حين حذرنى مندستوانت خلعت ، ان اعتمد كثيرا على غيرى ، وقد ذاب على ترديد مثل بقوله اهل ميسونا القدامى : « ولد

واحد هو ولد ، وولدان هما نصف ولد ، وثلاثة ولسدان هم
لاشي أبدا .

كان ذاك يفيد كثيرا في الصيد والكشف أيام كان اليهود أمدا ،
أما الآن فإلى أي حد تطبق على هذا الطير ان الذي أقوم به ...
فيالطيران وحدي اكتسبت الوقت والحسرية ... ولم اذن
أمرائي التي اتخذتها بمسئوليتها نحو حياة النسان آخر ...
ولم أجا لاحد استفتيه في امراعداد الطائرة قبيل الفجر ...
وخينا كتبت قايما في «الكايينة» على الطريق الموحد ، وفي الريح
المسيرة ، لم أجد من يصفه قضائي بقوله « بالاحجيم : دعنا
نجره ! » او « انه يبدو سيئاناما في عيني » .. ولم أتع في
حياتل المسائل التنظيمية ... فهانذا وفقا لما كان والذي يقوله
... ولد كامل - مستقل منفرد ...

ان جبال نيو انجلاند الشجراء تبدو خلال الضباب .. اذن
لأطو خريطة نيويورك واستخرج أخرى لولاية كونكتيكت ..
ليس لمة قضاء كبير في الداخل بين الجبال الخضراء والسحب
المنخفضة .. فأسمد في بطة الى ارتفاع خمسمائة قدم ، وأدفع
« البريسكوب » الى الخارج ، انه صناعة محطية ... أسسه أحد
العمال في مصنع ريان بسان دييجو ، انه مجرد مرأتين
مستويين تلقين بزواية عند لوالب يمكن ان يعد من الجانب
اليسر للطائرة .. وسجل الرؤية الى الامام رأسا يكفي ليحذرني
من التلال والعوائق عند طيرائي على ارتفاع منخفض ... ولا
تفرضني الامر ان انحنى الى الامام على احد الجانبين لكي ابصر من
حول خزان الطائرة وفي مقدوري ان أطلع نظارتي واجلس
في وسط « الكايينة » هادئا وأدعاه :

الجبال تعلو وتخترق السحب من جهة الشمال ، ولو هبطت
درجة الارتفاع مائة قدم أخرى فسا تطر الى ان استدير على
نقبتي ، غير اني سوف اواصل المسير مادمت اري طبقة من
الهواء الفحيح امامي .. بصرف النظر عن مقدار كثافتها ، اذ
ينبغي على اولا وقيل كل شيء الا اياس كثيرا لو اضطررت الى

العودة . فأننى لم أقول قط على بلوغ باريس من أول محاولة .
ولو خيم الضباب على المنطقة التي أمامى بأمرها ، فسود
أعدل عنها الى محاولة كسب الرقم القياسي في اختزال الطيران
حول نيويورك .

انها الساعة الثامنة والدقيقة الثانية والخمسون صباحا . لقد
طرت مدة ساعة تماما . . وهامى اجيرتى تقرر ان الارتفاع
٦٠٠ قدم : وأن سرعة الرياح ١٠٢ ميلا في الساعة . وأن دورة الماكينة
١٧٥٠ لفة في الدقيقة ، وأن ضغط الزيت ٥٩ رطلابا ، وأن
حرارة الزيت ٢٣٨° سنجراد ، وأن ضغط الوقود ٣٥ ر ، وأننى
قطعت مائة ميل . وأن وزن الطائرة أخف بمقدار مائة رطل
تقريبا . . وأسجل قراءات الأجهزة على ورقة في سجلتى ، ثم
أدير المحول من خزان الجازولين الرابع الى الخامس . . واستعيد
وضع بوصلة الاتصال الأرضى . .

هنا فى نيوانجلاند تبدو الولايات مثل المقاطعات في حجمها . .
ها هي ذى بروفيدانس وروذايلاند أسفل جناحى الايسر -
والسماء صحو . . فأبشر خريطة ماساشوسيتس . .

يبدو خط السماء تحت جناحى كأنه خط فاصل . . . ففى
أسفل الخط المستقيم للأفق أرى خطا اسود . . هو ساحل المحيط
الاطلئلى ، وهناك فى أعلاه يوجد المحيط ذاته . . المحيط الحقيقي
المالى الانهالى . . ووضعت خريطة ماساشوسيتس فى الجيب . . .
واستخرجت خريطة شمال المحيط الاطلئلى . . وحين كانت
طائرتى تبنى فى سان دييجو ظلمت اباما أعمل على هذه
الخريطة ، وأرسم بالخبر الطريق بين نيويورك وباريس على هيئة
منحنى مقسم الى اقسام عديدة قدر كل منها مائة ميل ، وقد
قيست المنحنيات وخططت فى براعة ودقة . تقول الخريطة :
عشرون ميلا بعد اجتياز ساحل ماساشوسيتس غير المسار الى
٥٧١ مغناطيسية . تقدم مسافة مائة ميل ثم غير المسار الى ٥٧٤
... دع فسحة لاي رياح تهب ، وفى خلال ساعة اخرى سوف

تقرب من نوفا سكوتشيا .. وتغيير أكثر في المسار سوف تظا
الأرض قريبا من ثم خليج سانتسارى .. وبعد نفقة التعليمات
السبعة والثلاثين على الجدول سوف ترى مدينة باريس رابضة
على بعد عشرة أميال أمامك .. در دوزة طويلة قرب منتصف
المدينة ، ثم اتخذ طريقك صوب الشمال الشرقي ، وفي طرف عشر
دقائق ستصادف مطاراً عظيماً يسمى ليبورجيه ..

بدأت الساعة الثالثة وهالداً هالداً فراغا آخر على ورقة المسجل
بالقراءات التي تبينها الأجهزة . الرؤية لا يعوقها شيء ودرجة
الارتفاع { ... } قدم .. ها هو ذا رأس كود يشق الأفق عن
يمينى .. ثم يتلاشى ساحل أمريكا بسرعة ورأى .

وانظر أمامى الى رقعة الماء غير المحدودة فأتساءل في نفسى :
لماذا كنت موقفا هكذا من أنى أستطيع العثور على نوفا سكوتشيا
ونيو فون ديلاند وإيرلندا ، ثم أخيراً بقعة تاهت في الضلالة تدعى
ليبورجيه . لا أستطيع الملاحقة على هدى النجوم ، إذ ليس معى
آلة السدس ، ولا أستطيع الاعتماد على محطات الاذاعة
الأوربية إذ ليس معى راديو .. إذن يجب على أن امضى على هدى
الحساب المحض .

والآن سوف لا يقع بصرى على منظر أرض أكثر من ساعتين ،
مسترشدا فقط بهذا الخط الأسود على الخريطة . وفي هذا
الختبار لقد رت على الاهتداء بوصلة فوق الماء .. انها مسافة
مائتين وخمسين ميلا تقريبا من ماساشوسنس الى ساحل
نوفا سكوتشيا ، وأقل قليلا من الفين بين نيو فون ديلاند وإيرلندا .
ولو أننى ضاعفت خطاى فى الأميال ثمانى مرات حين أطرق أرض
نوفا سكوتشيا ، فالنتيجة سوف تبين على وجه التقريب مقدار
بعدى عن شواطئ أوروبا . ان عشرة أميال بعيدا عند نوفا سكوتشيا
تعاادل ثمانين ميلا عند إيرلندا . ونزلت بالمقدمة مقتريا
من الامواج المندفعة المنخفضة .. ورأيت طبقة من الهواء
قريبة من الماء وأخذت الاجنحة تنساب فى خفة أكثر . هالدا

أعبط أيضا الى ان تسبح بجلاى أقل من فاعة انسان فوق
الوج . ان الاميال تكرر سريعة من جولى الى ان تذكرنى قارب
صيد بدا بعيدا عن الجناح الايمن اننى اظهر على ارتفاع
منخفض من المستوى ، فادع الطائرة تعلو اقداما عدة ، وأرتكر
ناظرى على البيرسكوب اكثر من قبل .

الساعة العاشرة والدقيقة الثانية والخمسون صباحا . انقضب
ثلاث ساعات . وقد استهلكت الطائرة حوالى ثلاثمائة وطل من
الوقود بمعدل ستة عشر جالونافى الساعة . وهى تبدو اخف
بمقدار وزن برمبل على الاغلب . هانذا أدفع الصمام الى الخلف
عند ١٧٢٥ لغة فى الدقيقة ، واميل المخلوط الى الخارج مرة
اخرى . تهبط سرعة الهواء قليلا الى ١٠٤ ميل فى الساعة . .
توجد موجات خفيفة فوق الماءونسيم من الشمال الغربى .
هانذا اسل الى اسفل واعرض خمس درجات على قرص بوصلة
الاتصال الارضى لكى افصح فى المجال للتيار . . الرياح الجانبية
ليست بشئ خير . . وقد كنتأمل ان اصادق ريحا مسابرة
فى هذه المنطقة مع خلاء فوق المحيط ذى ضغط عال ، فهل
يندر اتجاه الرياح بعاصفة قادمة ؟ . .

اننى احس التعب قليلا ورجلاى متصلبتان متخدرتان . .
يبد ان هذا لن يدوم اكثر من ساعات ثلاث او اربع . . لقد
بلوت هذا الاحساس من قبل . فالالام الرذيل يبدأ بعد ثلاث
ساعات من الطيران تقريبا . . وينتهى بعد سبع تقريبا ايضا .
اذ بعد الساعة السابعة تكفأعضائى عن التألم . .
قد يكون لذيذا ان تفقر عيناى بضع توان . ولكن ينبغي الا
اذوق النوم فى هذه المرحلة من رحلتى ! اجل ! فمارلت على أقل
من عشر الطريق الى باريس . . ولم يحن بعد ظهر اليوم الاولى
ولا يزال أمامى بقية اليوم وطيلة الليلة ، ثم التفت ، ثم جزء من ليلة
التد أو الليلة كلها . . الى اى مدى استطيع الطيران دون
نوم ؟ . . اننى لم أذق طعم النوم منذ صحت فى صبيحة

أعسى . . ولكنى لا أستطيع التفكير فى تعبى الآن . . فكيف
يكون خجلى حين ادع أحدا يعلم بتعبى ساعة رجلي فحسب .
سوف يقول الناس وإنى لأكأن أسمعمهم : « لقد طارت الطائرة
فى أمان ، ولكن الطيار عجز عن تحمل الجهد والارهاق ؟ »
وشربت بعض الماء من الوعاء المعلق بجانبى . وفى أسفله
حقيبة من الورق بها خمسة سندوتشات معلقة بين المقعد
وهيكل الطائرة . ولكنى غير جوعان ، ومن اليسير على أن البت
يقظا ومعدتى خاوية .

سوف أصعد مائتين أو ثلاثمائة قدم وأكف عن رؤية مرآة
الهيرسكوب بحثا عن ساريات القوارب العالية . أنه مجهود
ضخم جدا . أريد أن اجلس فى هدوء واستريح . أن حاجتى
للنوم التى استشعرها الآن فى الحادية عشرة صباحا ليست
سوى ذرة رمل بالنسبة لهذا الجبل الذى سيطبق على رأسى
حين يبرز فجر القد . . اننى افكر فى ساعات الفجر على المسار
الجوى بين سانت لويس وشيكاغو - حينما ردتنى العزة وحدها
عن الهبوط فى أحد المرامي ، فتخلّيت عن المحرك واستلقيت
الى الوداء فى « كابيتنى » لأنام . ولكن هذه اللحظات كانت دائما
عند الفجر . أما هذا فأجل خطيرا ، إذ اننى أريد النوم فى
وضخ النهار قبيل ظهر اليوم الاول . .

هأنذا التى يدى فى النسيم المنساب ، وأعكس الهواء البارد
على وجهى ، ثم أراجع الاجهزة . . فقد يعنى ذلك . لا يزال
الهيرسكوب فى الخارج . . فأخذته ثانية فى داخل « الكابينة » . .
أن سحبه الى الداخل ينقص قليلا من مقاومة الهواء . . ربما
أوفر جالونا أو اثنين من الوقود . وفضلا عن ذلك فانا متمسك
بالمبدأ الذى التزمته ، وهو انه ما من ذرة مهملة الا ينبغى
أن يحسب حسابها . . فلقد صنعت أحذية الطيران من مادة
خفيفة لا تقتصد فى الوزن . . كما قطعت الفائض عن الحاجة فى
جداولى لأربح بعض أوقيات زائدة . .

الأرض أمامي ! - ان كلمة خضراء شاسعة تسيطر الى افق من الجبال .. هذه نوقاسكوتيشيا .. وأرمق الساعة - انها الثانية عشرة وثمانى دقائق .. الى أى حد من الدقة وال ضبط لازمت طريقى ؟ .. ليس من العسير ان أطابق خطوط الجدول على الشاطئ فى أسفل على ارتفاع الف قدم .. فهذه شبه جزيرة عن يسارى ، وهذه رأسى عن يمينى .. لقد جعلت هبوطى عند قم خليج سانت مارى بعيدا عن المسار بستة أميال نحو الجنوب الشرقى تقريبا .. وقد سمحت لنفسى أثناء قيامى بعمل الجدول ان تعد الخطأ فى خمس درجات بعد انجاز العملية الحسابية أمرا مقبولا .. زهائدا الآن لم أحسد عن طريقى إلا بمقدار درجتين .. ان ستة أميال بعيدا عن نوقاسكوتيشيا تعادل ما يقرب من خمسين ميلا عن أيرلندا ، وسوف أشعر بالرضى التام اذا ما تمكنت من المواظبة على التزام طريقى بهذه الحال ..

وبهذا قطعت مسافة ٤٤ ميلا فى أربع ساعات وتسع عشرة دقيقة ، أى بمعدل مائة ميل واثنين فى الساعة .. والبلد الذى تحت طائرتى تغشى أرضه الغابات والبرك والضيافى ، فهو من هذه الناحية لا يصلح لاي هبوط اضطرارى . ولو اتى حططت فى إحدى البرك فسوف تفوض الطائرة فى الماء .. ولكن دون ان تستغل فيها النار . وربما لا يكون المستنقع ضارا جدا وثبت الضرورة ..

منذ أربع سنوات رسوت بطائرتى القديمة «جينى» فى إحدى غياض ميسوتا ، على أثر انفصال ثلاثة سلندرات منها . وقد غاصت المجلات حتى غامود الانتشار بأسنفل الطائرة .. وفى لحظة وجدت نفسى معلقا من قدمى ، وعينائى تحدقان فى بعض اتصال المشيب الطويلة . غير ان «جينى» تلك لم يكن فى خزانها سوى جالونات قليلة من الجازولين .. اما «روح مسنات» لوىس» ففى خزانها كما أرى أربعمائة جالون ، لانتى اظير منذ أربع ساعات ونصف ساعة .. ومن المؤكد ان خزانات الوقود

تفجر اذا هبطت على مستقيمها . . . وكم اكون سعيد العظ
اذا لم تلحق بها النار .

الساعة ١٢ر٥٢ بعد الظهر . الرياح تهب ، فأنحرف خمس عشرة درجة لاوزن الاتجاه .. والبلال أمضى تدافع الى سلسلة من الجبال .. هانذا اسقط يدي في جعبة « السندويتشات » ولكنني غير جوعان ! .. هل أكل لان الوقت بكل بساطة وقت غداء لا ان جرعة من الماء سوف تكفي .

وبينما كنت أعلق الوعاء اذاني ادع الخريطة فقلت من يدي
نحو النافذة المفتوحة فصطفق في مهب الريح . . وبولبة مفاجئة
ادفعها بعيدا عن النافذة . لو كنت فقدت هذه الصحيفة ،
هذا المفتاح الى باريس ، لتحتم علي الآن ان اعود اذراحي . .
« على الطريق ، وقدر كبير من الوقت ، وجميع القراءات
طبيعية ، ولكن الخريطة طرأها الهواء من النافذة » . . اي
تأويل عظيم سوف يكون ذلك !! . . .

[illegible]

نستجمع طائرتي بين انيابهما كما يفعل الكلب بالارنب . فأطلق
صمام المحرك الى ١٦٢٥ لفة في الدقيقة ، واترك سرعة الهواء
تهبط الى تسعين ميلا في الساعة .

لو كان معي الآن باراشوت !! ولكني عارضت بشدة في اخذه
از سوف يكلفني عشرين زطلا أي مقدار ثلث ساعة من الوقود .
ومع ذلك فقد كان سينشط حينئذ ليخرج من كابينتي اذا
ما انهار احد الاجنحة الآن . انني على ارتفاع ١٥٠٠ قدم فقط .
لست اعلى بكثير مما كان عليه اللفتانت سميت حينما فقد
جناحا معقودا بطائرة الحرس الوطني من طراز « جيني » . .
انه لم يخلص من طائرته قط . ولما كنت وقتئذ ارقى ضباط
الميدان رتبة فقد توليت حراسة الحطام . وحينما توصلت الى
جسد سميت المتحطم وجدت مقبلته مفتوحة بجانب الطائرة . .
من الجلي ان قدمه قد حشرت بين طرف الكابينة ولوق من
السلك . ولا بد انه جذب جبل المظلة قبل ان يهبط مباشرة على
امل يائس من ان المظلة سوف تلقيه بعيدا مطلق السراح . اما
ملاحظت سميت فقد فخر على ارتفاع ثمانمائة قدم . . وقدرت
شبعه بمخز خلال الهواء ، وان لم يكن ثمة دليل على وجود
مظلة مفتوحة . وقد طرق جسده ارض حقل من القمح ، وارتد
ثانية في الهواء ستة اقدام . لم تغد المظلات اولئك الطيارين
شيئا ، حتى مع الكابينات المفتوحة التي يقفز منها . . . اما
« روح سانت لويس » فلو ان جناحا انقضض منها فسوف
تهوى الى الارض اسرع من « جيني » تلك . وقد كنت على
حق - بعد ان قدرت كل شيء - حين قررت ألا آخذ معي
مظلة . . ورغم ذلك فقد كنت انا . . احة لو ان معي واحدة
الآن . . ان المنطق لا يمكن ان ينسيني ما هو احساس المرء
حين يتبدد ما يمسكه في الهواء . . الارتجاج الجسماني ،
والصدمة العقلية . .

حدث مرة ان جناحا في طائرتي اصبح معوجا ، وكان ذلك
خلال مناورة في تكساس ايام ان كنت اخدم في طيران الجيش .

وكان سرب طائرتنا المطاردة قد اندفع الى اسفل في هجوم وهمي على مقرية من مطار « كيلي » . وقد انقضضنا على العدو في ثلاث وحدات كل واحدة منها ذات ثلاث طائرات . واستكمت بعض القيادة في هذا الانقضاض ، وضربت برجلتي الدفة يسارا الى ما ظننته الفضاء في السماء .

لم وقعت الواقعة ، اذ سمعت قرعنة انفصال شيء معدني وسرب الخشب المقطع ، بينما ارتطمت جبهتي بكبوت الكابينة ودارت طائرتي في واغلقت الصمام في عنف . . . وهناك كانت طائرة اللفتانت ماكليستر تنحدر جاتيا على مسافة تقرب من اثني عشر قدما اسفل مني . والتصقت اجنحتنا الممزقة معا ورايت ماكليستر يتناول خزام لعنه ويقوم في مقعده . . . ثم بدأنا ندور في الهواء . . . وانطوى طرف متدل من الجناح المكسور فوق الكابينة ، وقل برج خوذتي . كانت طائرتنا تدور مثل طواحين الهواء . . . فاندفعت عبر الجناح المكسور . وشبكت اقدامي في الكبوت وقفوت في الفضاء .

لم تكاد مظلتي تفتح حتى اندفعت طائرتنا المحطمة مارة بنا . . . وكانت مظلة ماكليستر تتأرجح وهي تهبط . . . ووصلنا الارض سالمين في ارض محروقة . . ماذا يحدث لو لم تكن معي مظلة وقت هذا الطيران ؟ قد يحدث ذلك بكل سهولة ولكن . . . فرقنا كانت الاولى التي تذهب الى مطار كيلي وهي مزودة بها . . . ولو كنت بكرت في مرآتي سنة . . . اجل . . . ربما لم أت الى هنا الآن طائرا فوق نوفا سكوتشيا وسط عاصفة تجاهد في تبديد اجنحتي .

الفصل السادس

لم يكن هبوب الرياح أول الأمر شديداً ، فاستطعت ان ارى
خلال الضباب والمطر تلال نوفا سكوتشيا وقد تثر عليها نقاب
بيض خفيف ، ولكن كلما توالى هبوبها بعد ذلك كان الغلام
يسد حلقة المطر هطولا ويلمع البرق فيسطع ضوءه على
الاشجار والصخور . ثم اخذت الرياح فجأة تدق طائرتى مهددة
بكنس صوابها واجهزتها ، فانضطرت انزاء ذلك الى تهدئة
السرعة لكي أنقص من حدة الصدمة .

واخيرا عدلت عن طريقي ، واتجهت شرقا لاتفادى حدة الزوبعة
معرجا بين دخول في سحب من السحب ، وخروج الى رقعة من
السماء الصافية ، منصرفا عن متابعة طريقي حتى لا افتحم
الزوبعة . وكان الماء يلطم الاجنحة ويتسرب منها الى كابينته
القيادة نائرا رذاذه على خراطى .

ومرت لحظات تبينت فيها بجهد ملامح الارض : وانالازال
احبط بمقدم الطائرة في اتجاه الوادى ، وعلى استعداد دائما
لمساعدة الارتفاع عندما ترتفع السحب المتجمعة . والآن هل
تقوى أجهزة الاحتراق على تحمل هذا الليل ؟ اننى لم
اخبر « روح سانت لويس » فمثل هذه السحب الكثيفة ، كما
اننى لم اكن أجرو وقتشد على فحص المولدات الكهربائية -
وانعكست الريح في اتجاهها من الشمال الغربى الى الجنوب
الشرقى - ثم ارتفعت نحو الغرب ، دائرة الى الخلف والى الامام
فى كل هبة . واستقرت اخيرا نحو الجنوب الشرقى ثم اخذت
فى السكون . - وكان هبوبها من الشمال الغربى الى الجنوب
الشرقى بشير الخير ، فهذا هو الانحراف المادى للرياح عندما
تكون الزوبعة فى دائرة ضيقة .

الساعة الواحدة والدقيقة الثانية والخمسون - ومنذ
ست ساعات مضت كنت قد بدأت التحليق من مطار روزفلت
فى لونج ايلاند - وقدحان الوقت لادون سلسلة من التسجيلات

في صحيفة الملاحة : فلاتبين ضربك مسيرى - الطريق الصحيح يكون على ٦١ درجة يضاف اليها ٢٣ درجة بانحراف غربا - الخط المغناطيسى ٨٤ درجة ولا يوجد الانحراف في البوصلة - لتفترض ان زاوية السير مع الرياح ٥ درجات الى اليسار ، وبهذا تكون رأس ابرة البوصلة عند ٨٩ درجة - فدونت هذه الارقام واضفت اليها ارقاما اخرى قيمت بقراءتها من اجهزة اللوحة فيما يتعلق بتحديد الارتفاع والرؤية وسرعة الرياح .

لقد قطعت ستمائة ميل ، وعلى ان افطع ثلاثة الاف اخرى - وبدأت اعمدة الارقام التي دونتها في صحيفة الملاحة كثيرة . وعندما تصل الى ستة أمثالها تكون محلقا فوق باريس . ولكن عندما ضربت المسافة في ستة أمثالها كنت قد اغفلت من حسابى عامل التعب ، لا بد ان اذكر ان التعب يتضاعف مثلما تتضاعف مقاومة الطائرة للهواء . فلو انك ضاعفت سرعة الطيران وضاعفت السر بلا نوم ، فانك تواجه أربعة أمثال مقاومة الهواء - ويتضاعف لديك التعب الى مثل ذلك - انى اشعر الآن بالتعب ، لانى لم اتم الليلة الماضية ، وقدمضت ثلاثين ساعة وانا متيقظ ، ويجب ان استمر كذلك نحو ثلاثين ساعة اخرى حتى اصل الى باريس .

ورأيت تحت اجنحتى ارضا فقراء ليس بها طريق او حقول او كوخ . وقد امتلات الوديان بخضرة قائمة من ظلال الاشجار ، وكانت اسراب البط تملأ سطح البحيرات ، ولا بد ان جدى عندما رحل من السويد مهاجرا الى أمريكا قد نزل في مثل هذا الاقليم . ولم يكن والدى وقتئذ قد جاوز من العمر الا شهورا قليلة . تم رحلت اسرقى شطر الغرب واستقرت بولاية مينيسوتا الجديدة حيث أقاموا كوخا من الخشب في المنطقة التي كانت الى ما قبل ذلك العهد بستوات قليلة طريق حروب بين قبائل الشيبوا والسيوك . وعندما أصبح والدى قادرا على حمل السلاح كان

عليه ان يوفر مؤونة الاسرة من اللحم . وكم كنت احلم بمثل
ذلك البلاد مقديا بطفولة أبي فاذا بي الآن اشرف عليها من
نافذتي . . انها ارضي الرواديباياتها المليئة بالصيد . وبالماء
الصافي المتدفق في جداولها .

واخذت اطراف الزوبعة في التراجع صوب الشمال ، وتماوجت
مجموعات السحب المتراكمة في ارتفاعها الى آلاف الاقدام .
مختربة اعلى درجات الطبقات الجوية . وبدت على الارض
أكوام من الثلج . كانت تمسلا الحفر ، وتغطي الصخور - ولقد
تركزت الصيف صباح اليوم في لونج ايلاند ، وها انذا الآن فوق
ارض تكاد تودع الشتاء . هذا ولا يزال طريقى ينحرف نحو
الشمال بأكثر من ألف ميل ، لأننى عندما خرجت في مسيرة
هبوب الرياح كنت قد ابتعدت قليلا عن طريقى . ولكن اعمى
سما كبيرا من الوقت لأضح انجأه قيسل ان أصل الى
نيو فوندلاند .

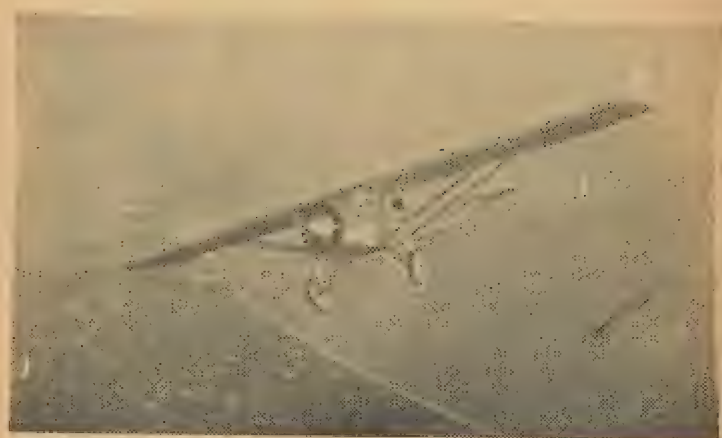
فطرت الى اعلى في المرأة الماكسة للوحة الاجهزة لانتحقق من
انجأه بواسطة البوصلة السائلة ، اذ كانت البوصلة مثبتة في
هيكل الطائرة في وضع لا يستطيع منه ان اقرا منها
مباشرة . لهذا عكست ارقامها كي اقراها في المرأة . - ويوم
أدخلنا الطائرة احدى الحظائر في لونج ايلاند ، لم تكن لدينا
مرأة ، حتى جاءتنا احدى الطالبات ، وكانت ترقينا من خلال
باب الحظيرة ، وأهدت إلينا من مقنناتها التي تغتز بها هذه
المرأة الصغيرة . فشكرنا لها صنيهما ، ولصقنا المرأة بقطعة
من الصمغ في لوحة الاجهزة . وبعد ذلك اختفت الفتاة ، ولم
ارها بعد ذلك أبدا - توى الى أي حد كانت تلك الفتاة تؤمن
بأن مراتها ستحل الى باريس ألا بد انها قرأت عن تلك التكنات
التي تينات بسقوطى عند التحليق أو من الاعياء في
منتصف الطريق وأنا أعبر المحيط . .

لقد حان الوقت لكي أدون عمودا آخر من الأرقام في صحيفة

الملاحاة . لقد انتهت ساعة ثانية كم يقى من الوقت الى باريس ؟ لا تزال اعمى هوة أبدية يلزمنى عبورها - اننى اميلس فى « روح سانت لويس » داخل اطار من الزمان والمكان لا يقاس بالساعات .

لقد توقف الساحل عن جولانه الى الورا والى الامام ، واستدار فجأة نحو الشمال الغربى - انها نهاية رأس جزيرة بريتون . وقد عدت مرة اخرى الى التحليق فوق البحر - وبقيت مائتان من الاميال حتى ابلغ نيوفوندلاند . وبعد ذلك . . . بعد ذلك . . . هذا الصرخ الهائل . . . الاطلنطى . .

ثم انخفضت « روح سانت لويس » لالحق فى اتجاه الشاطئ المقفر الوحش على مستوى من الارتفاع قدوه عشرون قدما ، فوق محيط اخضر بارد وقاس . ولقد خلفت ورائى طبقة السحب التى كانت تتجمع شمالا عند جبال رأس بريتون ، ولم يبق الا اجنحة من السحاب الرقيق تنساب من فوقى . ولقد آن الوقت لانحرف الى اعلى عائدا الى طريقى الاصلى فوق نيوفوندلاند . ورغبت فى التحليق فوق مدينة سانت جون ، ولا يحتاج ذلك الى اكثر من تغير طفيف فى الاتجاه لا يخرجنى عن جادة الطريق . وقد يرانى بعض الناس فى سانت جون ، فيبعث برسالة يذكر فيها انه شاهد مرورى .



الطائرة « روح سانت لويس » في تحليقها
سمحت بنشرها شركة اندروود واندروود

ان هؤلاء الرجال الذين عملوا طوال الليل بمطار لونغ ايلاند حتى استقطعت الرحيل عند بزوغ الفجر ، كم يبلج مشورهم خبر عابر ياتيهم مثل : « لقد شوهدت فوق سانت جون طائرة فضية صغيرة متجهة صوب الشرق في الساعة . . . » فلنحاول ذلك اذن . . يلزم لذلك ثلاثمائة ميل اى فرق ساعة من الزمن . . سأكون حوالى الساعة السابعة والدقيقة العشرين بتوقيت نيو فوندلاند .

وهؤلاء الرجال الذين ضربوا الرقم القياسى في بناء طائرتى خلال شهرين بسانت ديجو ، وزملائى في سانت لويس الذين عاونوا في دفع نفقاتها ، لهم الحق في ان يعلموا ان كل شيء على مايرام عند تركى القارة الامريكية . ولا بد ان تكون والدتى وهى تدرس الكيمياء في ديترويت جالسة طوال يومها الى منضدتها في المصمل ، خلة تحاول عبثا ان تخرج من ذهنها كل ما لديها من افكار عن طيار وطائره ، لتركو انتباهها فيما تقوم به من اختبارات . ومنذ خمس سنوات ونصف سنة عندما قلت لها انى رغبت في ترك الكلية لانعم الطيران ، اجابتنى : « اذا كنت حقا تود الطيران فعليك اذن ان تقوم به . يجب عليك ان تختار لنفسك لون حياتك . ولا يلزم ان امنعك من ذلك » . . اتنى اعرف كم تسعدها رسالة تصلها الليلة تنبئها انى بخير .

ولكن العاطفة التى يساء توجيهها قد تودى الى الموت . لقد سبق ان سحبت شيئا من احتياطى الوقود عند اتحرافى لاتفادى عواصف نوفا سكوتشيا ، فاذا اتحرفت مرة اخرى الى سانت جون ، فسكلفنى هذا الامر المزيد من استهلاك الوقود ، مع انه لا بد لى ان اوفر كل قطرة منه للرياح المضادة او الزوابع ، والاضباب المنتشر فوق اوربا . ومع ذلك فلو اضطررت الى النزول هناك فسيكون من مصلحتى ، اذ ان الناس سوف يعرفون انى سقطت في مكان ما في شرق سانت جون . . وستسبق دائرة البحث ، فهناك بحارة السفن وهم يرقبون بنظرهم الحاد في الليل اشارة من شعلة حمراء ، او ما قد يقع عليه بحرههم بالنهار من حطام غارق ، او قارب من المطاط . فلو ابيت

التصرف في جالون من الوقود من أجل العاطفة ، فاني استطعت
التصرف فيه من أجل سلامتي . وأعدت الاتجاه على البوصلة
واتحرفت قليلا ، « بروح سانت لويس » نحو الجنوب . وكانت
السماء صافية الزرقاء فيما عدا زغب ابيض من السحاب العالي ،
وجميع ابر الاجهزة تشير الى علاماتها المضبوطة . ومن الآن
الى ان افطع مائتي من الاميال يظهر في نهايتها ساحل نيوفونلاند
ليس امامي ما اعمله الا اتباع البوصلة ، وازافة سلسلة من
التسجيل في ضحيفتي .

وانشيت على نفسي في الكاينة متخذا وضعاً جديداً يزيد
في راحتي لبعض الوقت ، وبدء النوم يتسلل الى جفني . ولم
اكد احس بالنعاس اول الامر ، ولكن سلطانة كان يقوى من
دقيقة الى اخرى ، وهذا قد يرضى جسدي ، ولكنه كان
يرجع الاجزاء الواعية من عقلي .

ولم اشعر بالكثير من التعب عندما خلقت فوق نوفا سكوتشيا
وقلما كنت افكر في الليلة التي لم أنمها قبل الرحيل ، اذ كان لدى
الكثير مما يشغلني بالتفكير فيه . . . العواصف ، والرياح ،
والبحيرات ، والاراضي الخضراء . واما الآن فلو استطعت ان
القي بنفسي على فراشي لثمت في لحظة ، وفي الامكان ان يغلبني
النعاس ، وانا جالس في مقعد القيادة .

لقد جفت عياني واصبحت كالاحجار ، وتناقل جفناي كان
عليهما ارتطالا من الانقال ، حتى لتأزمني قوة خارقة لا تحفظ
بهما مفتوحين . وجاهدت دقيقة او دقيقتين ثم استسلمت ،
واسبلتهما ، وبعد ذلك ضغطت بشدة عليهما معا لاضطر ذهني
للتفكير فيما افعل . ولم انس ان افتحهما مرة اخرى . ولم
احرك عصا قيادة الطائرة ، كما لم احرك دفعتها ، فلأبد ان الطائرة
كانت تسير في الطريق الصحيح عندما فتحت جفني المتناقلين .

ونجحت هذه الطريقة اول الامر ، ولكنني سرعان ما لاحظت ان
عقرب الدقائق في الساعة قد سار شوطا طويلا ، بينما كنت
احسب انها ثوان . ثم حاولت ان اقبض عينا ، واحتفظ
بالاخرى مفتوحة . ولكن المجهود كان شاقا للغاية ، وغلبني النوم .
وكانت كل جراحة في جسدي تحدثني انه لا شيء في الحياة

نستطيعه أكثر من النوم . ثم اخذ ذهني يفقد سلفاته .
 وكانت الشمس قد اشرفت على الغيب ، واصبحت اواجه
 الليل لا النهار . فاذا كان النوم يغالبني الآن ، فما عساي أن
 افعل بالليل ؟ ناهيك عن العجر ، وعن نهار آخر ، ثم ليل آخر ،
 وربما الفجر الذي يليه ؟ لا بدائن من عقل شيء في الحال . .
 فارتفت « بروح سانت لويس » لمسافة مائتين أو ثلاثمائة
 قدم عن سطح الماء ، وجعلت اغزرائي وجسمي بخشونة ، وانثى
 ذراعي وساق ، واشرب الأرض بقدمي . فانحرف مقدم الطائرة
 بلدة إلى جهة اليسار وضغطت بقدمي دواسة الدفة لأعيد
 الطائرة إلى استقامتها ، وتلمص عميقا وانثيت بشدة . لا بد لي
 أن احتفظ بجسمي متيقظا بطريقة ما ، ولا بد من أن أجهد
 ذهني حتى يتركز . وبالطبع لا يمكنني أن أفكر في النوم ، إذ
 يجب أن اعبر المحيط وأن أصل إلى باريس ، وبعد ذلك يستطيع
 أن يأتي النوم عندما أكون ناهيكت في مطار ليسوجيه .
 ولقد فارقت ما كنت اشعر به من نخالذ في ساق ، وبقيت
 اللم مضنية في ظهري وكففي . وإذا زادت حدة الألم ، فربما
 تساعدني على أن اظل متيقظا ، واصبحت كمن وقع في عاصفة
 ثلجية وهو يقاوم الإغماء الذي قد يؤدي إلى الموت ، ولكن
 الرجل الذي يقع في العاصفة الثلجية يستطيع أن يحتفظ
 بيقظته متى حرك جسمه بعنف ، بينما يجب على — وأنا محجوز
 في كابينة القيادة — أن احتفظ بيقظتي بإرادة ذهني وحدها .
 لقد صالفتني مرة زوبعة ثلجية في مينيسوتا وأنا في السابعة
 عشرة من العمر ، وكنت الجري في آلات الحليب وماكينات الزراعة
 وقد امتطيت حصانا طوال النهار لزيارة العملاء ، وفاجاني المساء
 وأنا بعيد عن منزلي . وكان الليل شديد الظلام ، واشتدت
 كثافة الثلج مع اشتداد هبوب الرياح التي كانت تلطم عيني
 وتحرف ما في الطريق . وفي وقت ما بعد منتصف الليل
 توقفت الزوبعة ، ونزلت من فوق حصاني ، وقدمته الميل تلو الآخر ،
 وتوقفت مرة لارتعد واستريح وسط الثلج . .
 يجب ألا اترك ذهني يشط . انني لست في مينيسوتا ، انني
 في طائرة تقترب من نيويورك لاند . ما أحسن أن تكون قد خلقت
 وراءك ثمانمائة من الأميال — كلا ! لقد تقدم النوم في زحفه

درجة ، ان التفكير في اى شيء مريح يجلب الاسترخاء . وان
استطيع ان استرخى ، فلزمنى اذن التفكير فيما هو امامى من
متاعب . ووجدت نفسى اجدتها قائلا :

— لو كان لديك جدول فلكى لاستطعت الليلة ان تشاهد فيه
النجوم .

— لا يمكننى المشاهدة وقيادة الطائرة في آن واحد .

— انك حقا لم تحاول ذلك ولكنك سلمت بكلام الناس فيه .

— ولكنى اتبعت نصائح الخبراء . .

— الخبراء قالوا انك لن تستطيع القيام بهذه الرحلة مطلقا .

ولم يكن فى استطاعتى الاستعانة بجدول فلكى لان « روح

سانت لويس » لا يمكن ان تتابع وحدها ثانيتهن السير في طريق
مستقيم . وهناك الى جانب ذلك مسألة الوزن ، فلو انى

حملت معى كل اجهزة النجاة المظلة — الجدول الفلكى —

الراديو — لما استطاعت الطائرة ان ترتفع عن الارض .

— ولكنك لم تترك كل شيء . فلديك ثلاثون رطلا لاجهزة

الطوارئ — قارب المطاط والمشاعل و . .

كنت اعمل بذلك على زيادة اجهاد ذهنى ، ويجب ان اركزه
في الملاحظة ، اذ لا بد ان اصل الى اوربا وفق التقديرات

الحسابية فقط . فلو توقعت ارضا بعد قليل فيحتمل ان تكون

ايرلندة ، ولو اختلف التقدير بعض الشيء ، فانما يرجع ذلك

الى مقاومة الرياح ، او ان ربحا عابرة ربما تكون قد جرفتني

معهما شمالا نحو اسكتلندة . واذا طرت لمدة ساعتين او ثلاث

ساعات زيادة على الوقت المقدرا لبحورى ولم ار اى ارض . فربما

اكون قد انحرفت الى جنوب طريقى . وفي هذه الحالة سوف اتجه

شمالا بشرق ، على امل ان تلوح لى انجلترا او بحر المانش .

وترتفع في ايرلندة جبال خضراء تبرز من ساحل متعرج

كثير الخلجان . وقد حفظت تلك الحقائق عندما كنت بسانت

دييجو انتظر بناء طائرتى — وتقع غربى اسكتلندة جزر كبيرة .

فكورتونول لها ساحل صخري شديد الانحدار ، وهو ساحل

ضييق يستطيع الطيار ان يرى ما وراءه . واما الساحل الفرنسى

تجو أكثر انخفاضاً . أما أسبانيا - أجل ، لو اتى تشككت في موقعي
تعتقد ساعبط وأقوم فريق القري لاتيين بأى لغة كنت
لافتات المتاجر . وإذا فرضنا أن الضباب كان يخيم على أوروبا
وأن الأرض قد لاحت في وقت الظلام ، فما العمل إذن . . . إذن
سوف استمر في طريقى حتى . . . حتى . . .

إن هناك اضطراباً في القيادة، فقد غفوت مرة ثانية، وانحرقت
إبرة البوصلة عشر درجات عن يمين خط التعادل ، فاعتدت
روح سانت لويس إلى الطريق الأصلي حتى استقرت الإبرة تماماً
في مكانها .

كنت أحلق في الأفق ، ثم صوبت عيني إلى البوصلة
لراجعتها . وفجأة شعرت بأن المحيط أمامي أصبح أكثر لمعانا
. . . أنه حقل من الجليد . أن ضوءه المنعكس على أشعة
الشمس يهز البصر حين أمر بجناح الطائرة من فوقه . ورأيت
شدا من كتل كبيرة من الجليد بينها أخاديد من الثلج مكمرة
حول حوافيها . وعلى مدى ما استطعت أن أرى أمامي ، كان
المحيط يتوهج بياضاً .

وقد أيقظني لمعان الضوء ، فكل تغيير ينشط الحواس . ولا بد
أن أبحث عن المفارقات . وأن أبلغ في السعى وراءها . فكنت أطي
برعة عالية ، ثم منخفضاً ، وأمسك عصا القيادة بيمينى . ثم
يساري . وقد أجلس مستقيماً جامداً . أو اتراخى أو انثنى إلى
جانبي . كما كنت أراجع جداول الطيران ، أو أتجرع من أن لأخي
بعض الماء .

ثم هناك ما أقوم به كل ساعة من أعمال تقليدية تخص بخزانات
الوقود . والاتجاه . وقراءة الأجهزة . كان يلزمنى أن أقوم
بجمع هذه الحيل ، وأن أفكر أيضاً في غيرها . . .

الساعة الرابعة والدقيقة الثانية والخمسون - لقد احترق
وقود تسع ساعات ، ومعنى هذا نقص المحسولة بما يقرب من
ثمانمائة رطل . وقد خفت الطائرة كثيراً ، وأصبحت عصا القيادة
تستجيب في يدي لأقل ضغط . فإبطات سرعة المحرك إلى ١٦٠٠
لقة في الدقيقة ، وأنقصت خليط الاحتراق من الهواء والغاز
بنصف درجة أخرى . وهبطت بالطائرة لأرى ظلها وهي تعبر
الجليد . وقد بلغ عرض أكبر الكتل ثمة خمسين أو ستين

قدما . وكان في استطاعتي أن أجعل محركات الطائرة تقفز علي
بتحريك عصا القيادة إلى نصف بوصة ...

والآن غلو أصيب محركي بعطب سرت بهذا الريح ، وقطعت
توصيلة الكهرباء . وجذبت عصا القيادة إلى الخلف ، وعبطت
وأجنحة الطائرة أفقية . وإذا واثني الحط فقد أستقر على
الجليد بدلا من الماء . ثم ماذا ؟ كنت أشيد لنفسي مخبأ أقيم هيكل
وقياسه من الطائرة ، وكنت أشعل النار من زيت المحرك
وحطام الأعمدة التي تسند الأجنحة ، ومن الصواري . واثني
سرت على أحاديذ الجليد ، وعبرت قطاعات الماء بقارب المطاط
واتجهت رأسا إلى مائة ميل نحو الشمال ، فسأجد ساحلا
فيو فولد لاند ...

وكانت مؤونتي تستعمل على جالون ورابع من الماء ، ولن أحتاج
إلا لجرعات قليلة منه ، وعلى خمسة سندويشات ، وخمس
علب من المأكولات المحفوظة ، سعة كل منها ثمانى أوقيات
وهي من مخصصات الجيش . وكنت أقتصد في الأكل . وبعد
كل يوم أطيره ، أجيدنى قد ازددت ضعفا . ولو كانت هناك
مياه مفتوحة وريح متجهة نحو الأرض لدققت بقارب المطاط ، وقد
صنعت له شراعا من غلاف الأجنحة ، ولكنني أجلس فيه مطمئنا
ولا أحتاج إلى طعام أقل .

ولكنني لم أبدا بهذه الطائرة رحلتي لأنها مأمونة . ولم أكن
هنا لولا أني أحب السماء وأحب الطيران أكثر من أى شيء آخر
ظهر الأرض . وعندما كنت طالبا بالسنة الثانية في جامعة
ويسكونس ، قررت ترك دراستي للهندسة الميكانيكية لأتبع
الطيران . وكنت وقتئذ في العشرين من العمر ، ولم أكن
أقتربت بعد من طائرة أو لستها . وفي ٩ أبريل سنة ١٩٢٢ طرد
لأول مرة في مدينة لينكولن بولاية نبراسكا . وكان الطيار
هو أوتوتيم . وهأنا أذكر أول مرة ركبت فيها :

— « اتصال ! »

فبدفم الميكانيكي بساقيه وجسمه إلى الوراء بينما يجذب
المروحة بذراعيه إلى أسفل .

— « اندفاع ! »

فنسمع تقطيعا شديدا ، ثم تزار السندرات بقوة .
وقد أرتقوني بحزام من أسفل المقعد الاعلى ، وألبسوني خو

من الجلد ، ووضعوا على عيني نظارة واقية أحكموها شدها الى راسي بأربطة من الجلد ، وانثنييت على نفسي لانظر خلفي الى الطيار الذي لم يبد على وجهه اى اثر لابتسامة ، فالطيران مسالة خطيرة .

ثم أصبح الزفير يصم الاذان ، وغالت الطائرة الى الاعام بينما ارتفع ذيلها ، ومحور العجلات يقطع على عندما كانت تصطدم بالأرض ، والاشجار تندفع فى اتجاهنا وتبتعد الأرض عنا . كنت اميش فى عالم خالد ، عجيب ، زاهر بالجمال ، مملوء بالمخاطر . واصبحت حقول نيبراسكا المربعة كأنهار قع متناثرة صغيرة تظهر على سطح كوكب .. الدنيا تميل ..

لقد تارجحت « روح سانت لويس » مرة أخرى عن خط السير لماذا لاستطيع الاحتفاظ بأبرة البوصلة فى المنتصف ؟

فى ذلك الربيع كنت الطالب الوحيد فى اتحاد الطائرات نيبراسكا . وكنت قد تلقيت ثمانى ساعات فى تعلم الطيران . ولكن رئيس الاتحاد رفض أن يدعى أطير وحدى حتى أقدم ضمانا ماليا يغطى ماقد يحدث من تحطيم لطائرة غالية الثمن . ولم يكن لدى المال الكافى لهذا الضمان . ولما بدأت نقودى تنضب ، اشتغلت فى مصنع الطائرات ، وقيمت فيه بأعمال غريبة ، وبأجر قدره خمسة عشر دولارا فى الاسبوع .

وفى شهر يونية جاء الى مدينة لنكولن ، شارلى هاردن ، أحد متبعي المظلات الواقية ، يعرض انتاجه . ورأيتة يقفز من الطائرة . وأقنعته بأن يسمح لى بمحاولة القفز . وأردت القيام بقفزة مزدوجة ذات مظلتين ، بحيث أموى الى أن تفتح المظلة ، ثم أحلها وألقى بها فأهوى ثانية وافتح المظلة الثانية . وقلت لهاردن : « انى أود أن أرى كيف يكون ذلك . أريد ان اتعلم الهبوط بها . انى قد اشترى مظلة واقية .. كم تساوى ؟ »

فاجابى هاردن ، بأنها تساوى ١٢٥ دولارا . ولكنك تستطيع شراءها نقدا بمائة دولار ، بمافى ذلك كل معداتها وحقيبتها .

« أهذا قارب صغير ذلك الذى أراه أمامى ؟ لا .. من غير شك ! انه ظل يقع على كتلة سميكة من الجليد .. »

ورأيت فى المطار أشباحا دقيقة تتنظر أصحابها ليرونى افقر . وانخفض مقدم الطائرة ، ثم ارتفع ، ثم انخفض ثانية . وكانت تلك اشارتى . وكنت فى المقعد الأمامى اتلفت حولى لانظر الى

الطيار . فأومأ لي برأسه . وكنت قد وضعت حفيظة المظلة الكبيرة على الجناح الايمن ، ولا بد أن أحبو لأصل اليها - وكانت أسلاك الطائرة تغز أصابعي . ثم اندفعت . . لا يوجد أمامي سوى الفضاء . . انه مخيف ، لكنه جميل . . وكنت أتا رجع في حرية تحت الجناح .

والآن يجب أن أقفز ، فمن المستحيل أن أعود الى الطائرة . . ثم ! . . بدأ الجناح يتراجع مبتعدا عني . . ومن فوق لفاقة من قماش أبيض . . ودوت في الفضاء . . وانشدت الحبال وانفتحت المظلة فوقى وهي تستدير وتوسع . ولكن هناك قمرة أخرى على أن أقوم بها ، فلمست السكين وقطعت بها الحبل من فوقى ، فانصلت المظلة مابطة ، وهويت أنا مرة أخرى ولكن بسرعة أشد من قبل . . حالا نصير الحبال مشدودة . . ولكنها لم تناخر في المرة السالفة مثل هذه المرة ! . . انى أصوى بسرعة أكثر ! . . وأخيرا شدت الحبال وانفتحت مظلتى الثانية كزهرة بيضاء .

« ان أقل حركة من جسمى كانت تمبل "بروح سانت لويس" ثماني درجات أو عشرا عن طريق السير . يجب أن أدرك ابرة الموصله الموصلة للأرض عند المنتصف »

وتغيرت حياتى بعد هذه القفزة ، فقد خلوت فجأة نحو أعلى مراتب الجراة أكثر مما وصل اليهاى طيار آخر . . وكنت محتاجا الى المزيد من الخبرة لأقود طائرة بنفسى في حدود معقولة من الامان . . ووجدت السبيل الى ذلك ، اذ كان هناك طيارون يجوبون البلاد يبحثون عن ميكانيكيين لطائراتهم ، ورجال مظلات يقومون لهم باستعراضات القفز فى الاسواق التى تقام فى الاقاليم . . فكنت أقوم بكل هذه الخدمات مقابل ساعات من الطيران .

ولم أسع الى اختيار فروع الطيران المأمونة ، بل اخترت المشى على الأجنحة ، والقفز بالمظلة ، وركوب طائرات المطاردة ، وطائرات البريد الليلي ، ثم اخترت الآن هذا الطيران عبر المحيط . وان مجرد وجودى فى الهواء فى رحلة الى باريس عبر المحيط لبيروت مفاظرة الوقوع فى حقل الثلج المائل تحتى . . ونظرت تحتى . . أهو حقل الجليد ؟ انه ينحرف مبتعدا نحو المسافة الواقعة تحت جناحى الايمن . وارتى البحر أمامى مغطى

بالامواج . وإلى الامام ايضا على بعد بضعة أميال تقع الجزر
الفرنسية الصغيرة ميكلون وسان بيير . وأبعد من ذلك أيضا كانت
تبرز من البحر جبال نيو فوندلاند بلونها البنفسجي .

وتمتد رحلتى مسافة ثلاثين ميلا من أول شبه جزيرة بيران،
محاذيا ساحل جبال جرداء من الجرانيت، تشظيها خلجان متفرجة
ورؤوس نائنة . ولا بد أن يكون تنجر وكولى قد سقطا بطولهما
فى مكان ما بهذه الجبال داخل البر . ولقد مضى اثنا عشر يوما
على اختفاؤهما عند محاولتهما الطيران من بازيس إلى نيو يورك،
ولو أنهما وصلتا إلى أمريكا الشمالية لطلا على قيد الحياة
بضربان فى أرض قاحلة مثل هذه، ولكن البعثات التى أرسلت للبحث
عنهما لم تعثر لهما على أثر . وقد يكون تنجر وكولى قد اختلعا إلى
كوخ منعزل لأحد صيادى حيوانات الفراء . وربما يعثر خطاب بعد
سنوات فى الغابة بأسلاك صدته وعظام بيضاء وصواري نالقة ،
فاذا كانا قد سقطا فى البحر ، فلا بد أن يطفوا إلى الشاطئ شىء
من الحطام . .

وارددت فى الارتفاع عندما انمرت من شبه جزيرة أفالون .
وكانت قمم الجبال الباردة تلصق فى سماء الغروب . يطورها طبقة
رقيقة من السحاب تتوهج كالذهب . ورفعتنى الرياح
وحملتني من فوق القمم الجرانيتية، واستند هبوبها من الخلف فتأرجح
الجناحان . وبدأ الليل يرعى سدوله على الأرض والبحر .
فكانت هذه آخر ساعة من النهار، ومن أمريكا كذلك . ومهما يحدث
بعد ذلك فستظل هذه الساعة دائما منطوية حياة . . لماذا أشغل
بالى الآن يعطب فى المحرك ؟ - أنى أظير منخفضا عبر آخر هذه
الجبال فى نيو فوندلاند غير عابى بالخطر . منزلقا كالنسر فوق
ما يصادفتنى من صخور شامخة .

ورأيت على ضوء الغروب خطا من الماء يلوح على يسارى . ومن
ورائه على بعد خليج كونسبشن، لا يكاد يبين ، تحوطه صخور
رمادية . لقد قطعت ١١٠٠ ميل فى إحدى عشرة ساعة . فلا بد
أنى الآن أقطع ميلا كل ثلاثين ثانية . وهذه الرياح تدفعنى من
خلف .

وإذا بى أصل فجأة بعد أن انزلت بخفة من فوق إحدى قمم
الجرانيت فوق سانت جون ، تلك المدينة الصغيرة بمنازلها ومتاجرها
ذات الاسطح المنبسطة . والتى كانت تحضنها أطراف ميناء عميق،

وقد أحاطت بها الجبال من كل الجهات تقريبا . وعلى بعد قليل يظهر مدخل الميناء ، وهو عبارة عن فجوة ضيقة تتصل جوانبها المنحدرة بقمة مستوى الساحل . وكانت قوارب الصيد مربوطة الى شمندورات ، أو راسية في المرافئ .

وأخذ الشفق يعمق كلما هبطت في اتجاه الوادي . وكانت هذه المدينة الشمالية بالنسبة الى بمثابة آخر نقطة في آخر جزيرة من أمريكا ، كما كانت نهاية البر ، ونهاية النهار أيضا . ولم يكن لدى وقت لادور حولها ، أو وقود لاقطط فيه . ولم يكن أيسر من أن أدفع عصا القيادة الى الامام ، وأخفض سرعة المحرك ، وأهبط فوق المراسي ، حتى يتوقف الرجال عن أعمالهم المنزلية التي يؤدونها بعد العشاء لينطلقوا الى فوق . ثم أطيروا فوق السفن بالميناء ، وأشاهد مجاذيف أحد القوارب وقد اضطرب انتظامها عند خروجي من خلال الفجوة المؤدية الى الاطلنطي .

وكانت جدران الجبال تنساب على كل جانب من الجناحين ، وتتلطم الامواج الهائلة ، ويتناثر رشاشها عند سفوحها ، وارتكزت حطام سفينة غارقة على كتل الجليد . وخلقت ورائي أمريكا الشمالية وجزورها ، وبقيت أمامي أيرلنده على بعد ٢٠٠٠ ميل ، وأصبح الاطلنطي يحيط بي باتساعه ، وعمقه ، وقوته ، وبمياهه المنبسطة الموحشة .

وأبعدني انحرافي كي أمر فوق سانت جون بمقدار تسعين ميلا الى الجنوب من طريق الدائري الكبير . وستدخل هذه الزيادة دائما في تقديري على طول طريقي الى أيرلنده ، عندما اضبط اتجاهي على البوصلة ، بالاضافة الى الانحراف بسبب الرياح والتغيرات المغناطيسية . وسوف أطرح من حسابي بضع درجات قليلة لأعوض بها توغلي جنوبا عند نيو فونلاند .

ونظرت الى أسفل صوب المحيط . وكان من الصعب وقت الفسق تبين اندفاع الرياح عندهم بها على المياه . وسيكون تقديري هذه المرة لاندفاعها أنها ثانيا ، فان الأرقام التي سأقوم بتسجيلها ستتمر طوال الليل . والسرعة السطحية هي أقرب الى الثلاثين ميلا في الساعة ، وهذه رياح تهب من الغرب ، وسوف أضبط الزاوية على عشر درجات شمالا لأعوض الانحراف .

وتعبدني خمس درجات أخرى إلى طريقى الدائرى العظيم • ولن
أستطيع فى كابينة القيادة الضيقة المكشوفة للهواء أن أفتح الخرائط ،
وأن أعين الطرق بالثقل والمسطرة ، ولهذا يجب أن أقدر الزوايا
الجديدة بالعين المجردة • وعلى كل حال فالخطأ فى اتجاه الشمال
أفضل منه نحو الجنوب • لآتى فى هذه الحالة أكون متأكدا من
وصولى إلى الأرض •

وسددت الاتجاه الجديد فى قرص الفوصل الأرضى ، وخففت
من سرعة المحرك إلى ١٠٠ ألف فى الدقيقة ، واضعفت قوة خليط
الاحتراق من الهواء والوقود حتى أصبح المحرك على جانب بسيط
من الجشونة • ترى من أى اتجاه سوف تهب الريح الليلة ؟ أو
سوف تستمر فى ضرب البوصلة ؟ لن يتسنى لى معرفة كل هذا •

وعند الفجر تهب الرياح من جهة جديدة ، فلو صبح هذا
فسوف أستطيع التسليم بأنها كانت تهب طوال النصف الأول
من الليل من جهة ، وفى النصف الثانى من جهة أخرى • واذن
سأستطيع لو آتست من ذهنى القدرة على النضال مع الأرقام
أن أعين اتجاهها جديدا لطريقى ، ولن يكون حسابه صعبا • ولماذا
أقلق نفسى بشأنه ••• ذلك أنى متعب والفجر لا يزال بعيدا عنى
••• وتنحصر المشكلة الآن فى مغالبة النوم واحتفاظى بثبات البوصلة •

الفصل السابع

ليس في الامكان أن تقدر ذاكرتي الوقت الذي استنفدته طائرتي في الصعود ببطء الى أن استوت فوق طبقة من الضباب . على أني أذكر أن الساعة سجلت أنه عشرون دقيقة ، وأن بدا لي ذلك غير معقول . لقد بدا الضباب على هيئة غيم من البخار المتجمع فوق الجبال الثلجية عند شواطئ نيوفونلند . ثم استحال ذلك الضباب سحابة منسكة بيضاء تحول بيني وبين رؤية المحيط ، وترتفع نحو الشرق الى مسافة تعادل ارتفاع طائرتي . انطوى النهار تقريبا ، وتلفت من حولي فلم أرى سوى أثر ضعيف منه على صفحة السماء صوب الغرب . وأدركت أني مكثت طائرا اثنتي عشرة ساعة ، وأنني على بعد ١٢٠٠ ميل من نيويورك ، و ٢٢٠٠ ميل من باريس ، أقطعها في أربع وعشرين ساعة لو استطعت أن ابقى يقظا . وظل حسابي وطيراني دقيقا ومنظما ، ولم يحدث « لروح سانت لويس » حادث في الطريق . وكانت القراءات التي سجلتها أجهزة طائرتي تدل على أن الاحوال عادية ، وكان صوت المحرك أكثر انتظاما في دورانه مما كان عليه وقت مغادرتي مطار روزفلت .

وسحب قليلا من قطرات الوقود من أنبوبة خزان الترسيب لاستمتع برائحة الجازولين النفاذة ، ورأيت أني طرت ساعة وربع الساعة معتمدا على بعض ما في الخزانات الخارجية للأجنحة من الوقود ، ثم ربع ساعة أخرى معتمدا على الخزانات الوسطى بالأجنحة . وسوف أفضي الليل بما في هيكل الطائرة ومقدمتها من وقود ، تاركا ما بخزانات الأجنحة للطوارئ ، بحيث لو حدث أي خلل لمضخة الوقود ، سحب وقودا آخر من خزانات الأجنحة .

وأخذ الضباب يزداد كثافة حولي حتى حجب عني النجوم . ولم تلبث تلك الحال أن زالت حين ارتفعت ثمانمائة قدم ، وأصبحت أظير فوق هذه الطبقة من الضباب بمقدار مائة قدم ، واستمر طيراني في الارتفاع حتى علوت على الضباب . ولو لم أعمل لظلمت أتحسن الآلات طول الليل .

كان الظلام حالكا ، وكانت الساعة الثامنة والدقيقة الخامسة والثلاثين حسب توقيت نيويورك . وخيل لي أن مؤشرات الأجهزة التي أمامي ترمقني بنظرات جامدة ، ويهيمون كغيون الأشباح المظيفة . وبدت النجوم أكثر ثباتا من تلك الخطوط والنقط المظلمة أمامي . ولم أكن مستعدا أن أظير على غير هدي وسط السحب ، فقد يكون

داخلها تلج ورياح شديدة ، ومع ذلك فقد رايتان استنفد بعض
الوقود في الارتفاع ، ففتحت صمام البنزين حتى أشارت ابرة
العداد الى رقم ١٦٥٠ لفة ، فارتفعت المقدمة قليلا ثم عادت الى
استقرارها - وفردت ان استعوض عن بعض ذلك الوقود في الصباح
اثناء هبوطي .

كانت آخر التكهّنات الجوية عند طيراني تفيد أن ثمة منطقة
ضغط ثقيل تتكون فوق المحيط الاطلنطي الشمالي ، فلو صدقت
هذه التكهّنات نان العاصفة المنتظرة تعتبر بسيطة وليس
فيها خطر كثير . ولكن الى أي مدى ترتفع تلك الابخرة ويظل
يطلق عليها اسم الضباب ؟ كنت اظن ورأسي مائل الى الخلف ،
وعيناي ترقبان السماء وضوء النجوم الخافت ، مختلعا النظر
الى البوصلة من حين لآخر . كانت السحب والضباب ترتفع
من حولي بسرعة فائقة ، والنجوم يضطرب ضوءها ويوشك أن
ينطفئ . بين لحظة وأخرى يريقها تاركا ايباء أترنج آلاف الاقدام
تحت قبة السماء !!

واواقع اني لو طرقت طيرانا أعني لكان على أن أقضي الليل
أرقب لوحة أجهزة طائرني ، وأباعد مؤشراتنا الى مواضعها
الصحيحة الواحد تلو الآخر ، باستمرار . ولم تكن روح
سانت لويس ، متزنة بحيث تسمح للأجهزة أن تؤدي عملها
جيда . اذ كنت اظن بسرعة لم تسجلها أية طائرة من قبل ،
ولو اني خففت الضغط على مقابض القيادة لحظة لاختل توازنها دون
شك .

كانت المشكلة الرئيسية عندي هي بقائي مستيقظا ، وكانت تلك
الساعات الطويلة المملة تعاودني كالحلم أفضيه طائرا ، وعيناي
مركزتان على مؤشرات الأجهزة المضطربة ، مخترقا الفضاء بلا
حركة كالصاروخ ، تقودني مشيئة تلك المؤشرات . وقد يصبح الحلم
كابوسا أراني فيه أجامد للاحتفاظ بارتفاعي ، ضارباً ذراعي المخدراتين
لأحول دون سقوطي ، وأنا في غاية الاعياء . . .

كنت صباح أمس في فندق جاردن سيتي ، حين استيقظت
نشطا مرتاحا قبل طيراني بيوم واحد ، وأمضيت نهاري ذاك في
عمل مستمر . ولم يغمض لي جفن طيلة ليلة أمس ، أما الآن فالساعة
الثامنة مساء ، وبدا يكون قد مضى على ست وثلاثون ساعة دون نوم .
وأخذ يريق النجوم يضطرب مرة أخرى ، ووجدت أنه من الأفضل

ان أزيد سرعة صعودى لأرتفع فوق الضباب ، ففتحت صمام البنزين حتى ١٧٠٠ لفة فى الدقيقة .

لماذا أشعر كأن رأسى يضغط فى السماء ؟ ان هذا لم يحدث لى من قبل ؟ وليس من المعقول أن أكون قد ازددت طولاً . كما لم يتغير حجم كابينة الطائرة . فلا بد انها الوسادة الهوائية التى اجلس عليها . انها تنتفخ كلما صعدت الى الاجواء ذات الضغط الخفيف ، وما على سوى أن أسمح للهواء أن يسرب من فتحتها السفلى ليؤزل صداعى .

حان الوقت لتسجيل سرعة الطائرة مرة ثانية ، وكانت الساعة ٨ والدقيقة ٥٢ ، فكتبت تحت كل من سرعة الرياح واتجاهها كلمة غير معروف ووضعت اتجاه البوصلة ٥٩ ، وسرعة الهواء ٨٥ ميلاً فى الساعة ، والارتفاع ٩٣٠٠ قدم . ثم وضعت صفحة التسجيل جانباً ، وأطلقت المصباح الكهربائى . وعندئذ رأيت النجوم أكثر عدداً وأشدّ بريقاً . الا أن السحاب كان لايزال آخذاً فى الارتفاع حتى يكاد يلامس عجلات طائرتى . ولم يعد عندى شك فى وجود حقيقة تواجهنى . فأخذت أرتفع ببطء رويداً رويداً .

أى نوع من العواصف سوف ألقى بأثرى ، وكم ارتفاعها ، وما مقدار شدتها ؟ وهل يمكن لطائرتى المثقلة بالأحمال أن ترتفع فوقها ؟ ان الضغط يخف كثيراً على ارتفاع ١٥٠٠٠ قدم ، فلا بد أن تهبط سرعة المحرك ، وسوف يفسى علىى لأحتاجنى الى الاوكسجين . أما اذا أخذ السحاب فى الارتفاع عن ١٥٠٠٠ قدم ، فسوف أخفف السرعة ، وأنزل بالطائرة ، وأدخل وسط العاصفة .

لقد خف الضباب بعض الشيء ، فوجدتني وسط جبال من السحب ، وحولى منها كتل ضخمة قائمة بغير طائرتى وسطها كالقرمز . وكانت تخرج من تلك الكتل أعمدة غليظة من السحاب تندفع نحو السماء آلاف الاقدام ارتفاعاً لم أر له مثيلاً قط ، ولكن على أن أنازلها . كان معنى الهبوط وسط سحب العادة أن أطيّر كالاعشى مدة ساعات طوال حتى أخرج منها ، لكن الأفضل أن أتمسك طريقاً بين تلك السحب المرعدة ، فقد توقفت شدة الريح حوامى المتبلدة .

وكان الجو باردا في هذا الارتفاع ، فاعلقت سسرتي حتى
وقفتي ، وشعرت بالبرد حول رأسي رغم تلك الخوذة المبطنة
بالصوف . على أني لم أكن بحاجة إلى لبس هذه الطيران حينذاك ،
فسأزجل لبسه بعض الوقت ، لأن كثرة الدفء تضاعف حاجتي
إلى النوم .

وظهر أمامي عمود من السحاب حجب عني النجوم ، ثم استدار
عند قمته كانه نبات عش الغراب ، فأحكمت حزامي ، وملت بمقدم
الطائرة قليلا ، ثم حررت ذيل الطائرة لأطير في خط مستقيم .
إن روح سانت لويس ترتعد عندما تدخل في السحاب ، فالهواء
يتحرش بها . ويرج الطائرة حتى كان الجن يتعلق بأجنحتها . كان
كل ماحول ظلاما ، اللهم الا ذلك الشمع الخافت والاجهزة
المضيئة في الكابينة . ومن الطبيعي أن يحتاج الطيران الاعلى
فوق مثل تلك الدوام من السحب إلى تركيز كل الحواس ، للاحتفاظ
بمؤشرات الدوران والميل وسرعة الهواء والبوصلة ومقياس الارتفاع .
وكل هذه الخطوط والنقط المضيئة في مكانها ، فلو أن واحدا
منها اختل لتبعه الباقي كالغنم .

ازدادت قسوة البرد ، ونظرت إلى مقياس الارتفاع فوجدته
يسجل ١٠٥٠٠ قدم ، وأنا أطيرو وسط السحاب في هذا البرد
الشديد . كان الجو باردا ورطباً ، ولكن هل يمكنني ان أنسى
الخطر ! خلعت قفازي وأخرجت ذراعي من النافذة فشعرت كأن
ديابيس تخز يدي العارية ، ثم ألقيت بنور كشاف على دعامة
أحد الأجنحة فوجدته يلعب بسبب اهتداه من التلج ، وظهرت على مدى
اختراق الانواء الكاشفة عروق أفقية وسط السحب كأنها خيوط .
وكنيت أخشى أن تتعطل أنايبب فتتورى . في أية لحظة .

كان لابد أن أخرج من هذا السحاب بسرعة ، فإن حواسي
تأمرني أن أسرع بطائرتي «روح سانت لويس» وأن أميط بعيدا
عن منطقة الرعد ، قائلة لي :

« حرك الدفة بشدة ولا تضيق الوقت سدى ، فإن مؤشر الدوران
يتجمد . ولكن العقل يرد » أثبت ، أثبت ، من السهل أن تهبط إلى
منحدر ما ، ولكن من العسير أن تخرج منه ، وإذا درت بسرعة
كبيرة فقد يخل توازن الطائرة »

- « على أية حال إذا تجمد مؤشر الدوران فستفقد سيطرتك
عليه نهائيا . أسرع ولا تضيق الوقت . أسرع ، حرك الدفة
بشدة »

« عليك أن تفعل ماأمرك به فقد فكرت فيه جيدا » .

وأخذت أضغط دواسة الدفة باحتراس شديد . حتى تحرك مؤشر الدوران ربع بوصة نحو اليسار . ثم دومت عصا القيادة ببطء وثبات بدرجة تعطي الطائفة الميل اللازم . ورأيت سرعة الهواء تنخفض عشرة أميال في الساعة ، ومقياس الارتفاع يسجل هبوطا مائة قدم :

« أسرع في دورانك فان سرعة الهواء تقل بسبب الثلج »

« لا .. » ليس بسبب الثلج ، بل لعله بسبب هبوط الطائفة العادية البطيء »

« ولكن مقياس الارتفاع يسجل هبوطا جديدا .. » انه الثلج »

فتفتحت صمام البنزين ، وزدت خمسين لغة أخرى . يبدو ان طبقة السحاب فيما وراء منطقة الرعد مملوءة بالجديد ، فلو اني هبطت فيها فسوف لا ارى النجوم ثانية . ان مقياس الارتفاع يسجل هبوط الطائفة مائتي قدم بل ثلاثمائة قدم . وهنا فتحت صمام البنزين الى آخره ، اذ يجب أن أبقى فوق تلك الطبقة الواسعة من السحاب .

كان مؤشر الميل يدل على اتجاه الى اليمين من المركز ، فعدلت الدفة حين ارتفعت سرعة الهواء الى مائة ميل في الساعة . ثم ول مؤشر الانحدار على اتجاه مقدمة الطائفة الى أسفل ، فحركت عصا القيادة الى الخلف قليلا . وتحتم علي ان أقوم بدورة حينذاك وان أجعل مؤشر الدوران في الوسط ، وان أسير الطائفة في وضع مستقيم . صويت ضوءا على البوصلة المائية ، وكانت لاتزال هناك ثلاثون درجة أخرى لشم الدورة ، ولكن الوجهة كانت تهتز بشدة حتى لم يعد يمكنني قراءة الأرقام بدقة ..

أضأت نورا كشافا نحو دعاماة الجناح . فبدأ الثلج أكثر سمكا ، ورأيت ابرة الكهرباء الارضية تتحرك الى الخلف وتقفز بغير انتظام الى أن اتخذت وضعها الصحيح عندما استوت أجنحة الطائفة . وسوف أخرج من العاصفة كما دخلتها لو ان مؤشر الدوران ظل دقائق أخرى دون أن يتجمد . وأخرجت يدي من النافذة فشعرت للمرة الثانية كأن دبابيس تخزوها !!

كفت لوحة البوصلة عن الامتزاز - ولكن الهواء قاس جدا
.. ماذا ؟ هل تلبد مؤشر الدوران في حركته ؟ ان كل شيء يتوقف
على استمرار الاجهزة في عملها حتى اخرج من هذه العاصفة فـ
خرف دقائق قليلة ..

بدأت النجوم تظهر من التافئة - هل هذه هي النجوم ؟ وتلك هي
السماء ؟ ما أصفاهما .. ! لقد نجوت - ان النور الكشاف يكشف
عن طبقة رقيقة من الثلج على دعامة الجناح ، وعنى ذلك أن الثلج
لا يزال على حافة جناح الطائرة في موضع لا يمكنني رؤيته من مقعدي ،
ويبدل مؤشر سرعة الهواء على انخفاضه خمسة أفيال ، وليس
ببعيد أن يكون المؤشر مغطى لتراكم الثلج على أنبوبة «بيترت»
أو أن يكون تراكم الثلج فوق طائرتي هو ما جعلني أطوف بسرعة
خمس أميال في الساعة . وكان هذا جزءا قاسيا تحمله مقابل
تلك الدقائق القليلة التي طرقتها بين السحاب .

اتجهت نحو الجنوب في محاولة عمود السحاب ، محاولا الدوران
حول السحب المربعة ، ولكن هل يكون في استطعتي ذلك ؟ هناك
كغل كبيرة منها أمامي لم أرحلها سوى القليل من النجوم ، وهل
يأتري ستندمج هذه السحب جميعها فتكون قاعة من العواصف ؟
أمن الممكن أن أجد مهربا وسط السحب تنزل في طائرتي بين
حواظها المتجمدة .

لماذا لا أحاول الطيران حول منطقة العاصفة ذاتها ؟ كن الطريق
الى ذلك يقع على مسافة ٣٠٠ ميل الى الجنوب ، وكانت التقارير تدل
على تحسن الاحوال الجوية عندما غادرت عطار روزفات ، ولكن
التقارير أصبحت قديمة بالنسبة للحظة التي أنا فيها . لقد بدت
النجوم في أفق السماء بعيدا عن الجنوب المحيط بالسحب المرتفعة
التي تشبه السحب المسامتة لي . ولكن هل اتجه صوب الشمال ؟
انه نفس الاشكال .

في مقدوري أن أصعد خمسة آلاف قدم أو ستة آلاف ، فقد
تكون المسالك الهوائية هناك أكثر اتساعا . أما اذا لم تكن كذلك
بحيث يصعب علي أن أجد سبيلا صوب الجنوب أو الشرق ، فسرف
أولى الادبار عائدا وسط الوديان الممتلئة بالضباب الكثيف فوق
نيويورك ولندن ، فوق حقول الجليد الواسع - جاء نوافس كوتشيا
بعماء ١٤٠٠ ميل لا بد أن الطيران من جديد من ذلك الحس الضيق
الموجع فوق لونج آيلاند . وعندما أثقل زاجعا اذا استطعت ذلك

أكون قد مكنت معلقاً في الحروف اربعة ثلاثين ساعة، وهو وقت يكفي
للموصول التي ابرلندة ، لو اني استطعت ان اظل في اتجاهي نحو
الشرق .

كانت اعمدة السحاب تزداد وتكاثف، فاندفعت نحو مسلك
ضيق بينها ، ودرت حول تلك السحب المرعدة . مفضلاً دائماً
الاتجاه نحو الجنوب، ملتزماً ذلك الطريق . وكل امل هو الوصول
الى جو أكثر وضوحاً . الساعة الآن قد بلغت التاسعة والدقيقة
٥٢ بعد الظهر ، ويكون قد مضى على بذلك أربع عشرة ساعة منذ
حلقت طائرتي في الجو .

بدأت اكتب مع جديد مجموعة من التقديرات عن سرعة الطائرة،
ثم عدت فالقيت الانوار الكاشفة على دعائم الاجنحة ، ورأيت ان
طريقة الشلح اخذت تذوب ببطء . كان الضباب يتضائل ، ولكني
كنت أرى تجمعات السحب من بعيد، فاتبعت طريقاً أكثر استقامة
وسطاً المسالك الهوائية . وبدأ امل في عمود آخر من السحب شبيه
بعض الغراب على بعد ايام . أما النجوم فقد حجبتها عن غلالة
رقيقسة من السحب . وملت بطائرتي نحو الجنوب ، واعتدلت
الى الخلف في مقعدي ، فقد كان في وسعي ان استرخي ، ولكن
كان على ألا اذهب في نوم عميق .

تشير ابرة البوصلة الأرضية الى انحراف يبلغ نصف درجة ،
فضغطت الدفة اليسرى لتأخذ روح سانت لويس ، الوضع
الصحيح . وهنا تحركت الابرة الى اعلى ببطء حتى تعدت الوسط
ومالت الى الجهة الاخرى . ثم دفعت الدفة اليمنى فتحركت الابرة
الى اعلى . ماذا ؟ هل اصاب الموصل الكهربائي الأرضي غطب
أم انسي نائم ؟ ان البوصلة السائلة تتذبذب هي الاخرى .
اثبتت مؤشر الدوران في الوسط ، وصوبت المقدمة تجاه
أحد النجوم حتى تتزن كلتا البوصلتين ، ومع ذلك استمرت
ابرة الكهرباء الأرضية مختلفة ، والبوصلة السائلة مذبذبة .
لا بد أن تلقا اصاب أحد الاجهزة ، اني لم اعتمد كثيراً على
جهاز الكهرباء الأرضية ، فيجهاز حديث لم يتعد مرحلة
الاختبار . ولكن ماذا حدث للبوصلة السائلة ؟ انها الأساس

الذى يعتمد عليه الطيار . لم اسمع قط ببوصلتين تتلفان في وقت واحد .

لا بد أن الطائرة تدور ، وأن ناعسا قد طاف بي ؟ ولكني كزيت مؤشر الدوران . وهذه هي النجوم تؤيد أني أسير في خط مستقيم . لقد سجلت لوحة البوصلة السائلة خطا مقوسا يزيد على ٦٠ درجة ، بل ٩٠ درجة . . . ! يمكن أن يكون على باب «عاصفة مغناطيسية» ؟ أن معظم الطيارين يستخرون من حياتهم عندما يقولون أن في استطاعتهم تصور أسباب ضلالتهم الطريق . . . ولكن هل من المحتمل أن تحدث العواصف المغناطيسية حقيقة ؟

لا أمل في الاستعانة بجهاز الكهروباء الأرضية لأن ابرته لتذبذب من طرف إلى آخر ، وكذلك البوصلة السائلة فانها لتذبذب هي الاخرى . فعينت اتجاهي وفق تلك التفسيرات المتذبذبة ، وايقنت ان الله وحده هو الذي يعرف أين ألتقى بالشاطي . الأوربي .

ورأيت أنه اذا ازدادت حالة البوصلة السائلة سوءا ، ووقفت المسحب العاليية حائلا دون استعانتى بالتجوم في طيراني نحو الشرق . فقد أظير في اتجاه دائري . هل من أمل في الهبوط على شاطي ، ايرلنده ؟ الحقيقة أني أصبحت أشك في امكان وصولي الى أي شاطي .

لم استطع النوم في الليلة السابقة لطيراني ، وها أنا في هذه الليلة مستيقظ كذلك . نعم مستيقظ ، ولكن ما الذي يجب علي عمله في هذه اللحظة ؟ . . . كانت أمامي سحابة سوداء تغمر فاهها كأنها نمر ، وما هذا الشيء المائل الى البياض الذي يتحرك خارج نافذة حجرتي لا . . . رفعت منظارى الى أعلى لاستوضح الامر ، كأننى أختلس النظر من بين علايات السرير ، وكأننى طفل يفتنى الظلام . ولكن النور لا تغفر من النوافذ في منسوتالا . . . ما هذا الذي يتحرك خلف النافذة ؟ ما هذا البياض ؟ .

لا بد أنه الصباح ، وهذا هو ضوء القمر وقت السحر . أننى في طائرة تبصر المحيط الاطلنطي الشمالى . هناك ضوء واضح يغمر سواد الليل ناحية الشمال الشرقي . . . أنه القمر الباكريبدو

بعيدا في اتجاه الشمال . لقد ظننت انه سينزغ من الجهة
الأخرى لطائرتي . امتدح انالى أفريقيا لـ " روجيت " روح سانت
لويس " صوب مجموعة من النجوم أمامي " وراقبت البوصلة
السائلة .

إذا كانت البوصلة صحيحة منتظمة في تحركها ، فإني أكون
قد سلكت طريقى الصحيح . قد يكون اتجاهي منحرفا قليلا
نحو الجنوب - حوالى ١٠ درجات - ولكن هذا لا يفسد وضع
القمر الحالي الا اذا كانت البوصلتان مخطئتين . . . قد يكون
انظام حركة البوصلة غير ثابت عن اتجاه المغناطيس نحو القطب
. . بل قد يكون نتيجة بعض الاهتزازات الطارئة . ولكن
ها هو النجم القطبي في مكانه الطبيعي . . الى يساري كما
يجب ان يكون .

واقيت نظرة على الخريطة الموضوعة أمامي . ووجدت اني
كنت اتحرك في درجة اودرجتين في الساعة نحو الشرق ، طوال
الليلة التي قضيتها طائرا في النهار والليل ، متخذاً طريقا على شكل
قوس كبير . فعندما تركت نيويورك وجهت " روج سانت
لويس " نحو الشمال الشرقي ، وحينما انكشفت السماء كانت
أشعة الشمس عن يميني . اما حينما اقترب من باريس فسمعت
متجها نحو الجنوب الشرقي ، وتكون الشمس والقمر عن
يساري . كان الوقت في أواخر مايو . ومن الراجح ان يكون
القمر في مكانه الذي يجب ان يكون فيه بالنسبة لطيار يقطع
طريقا على شكل قوس كبير .

أشارت الساعة التي أمامي الى العاشرة والثلاث ، وبذا يكون
قضييت في الظلام الدامس ساعتين فقط ، لم تكشف لعمري
سحب الليل . وفي ضوء القمر ابصرت منها ما يشبه البراكين
والابراج ، ورايت من بينها هوائس حبيقة لا قرار لها . وسلكت
طريقا مكشوفة بين السحب متجها نحو الشرق الى أوروبا وحيدا في
خضم هذا الفضاء الموحش !

كان القمر بعيدا جهة الشمال ، وتركت الطائرة تنحرف مرة
أخرى ، فلو أن البوصلتين منتظمتان لاستطعت ان اكف عن
شد رقبتى الى أعلى لاسترشد بالنجوم ، ولا استرحمت الراحة
التي أنا في أشد الحاجة اليها . لماذا لا احاول ان اتخذ طريقا

لأننا لا نعلم أن المليون لا يكون سليما أبدا مع بوصلات مضطربة .
ولكن هل يكفي أن أثبت اتجاه «روح سانت لويس» نحو
الشرق بوجه عام . لماذا أشغل نفسي بأن أكون دقيقا في طيراني ،
وفي الاستكان أن أجلس هادئا متريحا . ولماذا يقلقني أن
أخطئ في خمس أو عشر درجات والدرجة ليست شيئا بالنسبة
للزاوية . . فلا يمكن أن ينعثنى هذا الخطأ اليسير عن قارة أوروبا
كلها .

نفضت نفسي بشدة حذرا من نفسي ، إذ من الواجب أن
أشغل عقلي . لأنه عندما يزداد اضطراب البوصلتين فلا بد أن
أحاول التعويض عن أخطائهما . وهذا لأشك وأجب على أن
أقوم به ، مادامت طائرتي تجذبني السير . ولكن النعاس غالب
أجفاني ، وأحسست كائي مخدرة ، فأغمضت أعفاني لخمس ثوان ،
وشعرت بثقل كبير يجذبني إلى الأسفل ، حتى لم أستطع فتحهما
ثانية ، إلا مستعينا بأنهماي ١

مالمعذني لو استطعت أن أرفد على سحابة ذات وبر لأنام !
التي أضحي بأى ثمن في سبيل النوم ، إلا حياتي طبعاً . ولكن
كان على أن أشغل نفسي بشيء آخر ، فقد بنشط ذلك عقلي .
وبدا لي أن أفكر فيما أفعله عندما يطلع الصبح . فسلطت
خريطة وصوبت نحوها الضوء ، ورأيت أنني وصلت إلى نهاية
القرص الذي أتبعه ، فجذبت من جيب الخرائط خريطة التصف
الشرقي من المحيط الأطلسي الشمالي .

لقد نهني تغير حركة ضغطي على كل من عصا القيادة وسفدي
إلى أن «روح سانت لويس» تصعد . فهذا مؤشر سرعة الهواء
ينخفض إلى ثمانين ميلا في الساعة - خمسة وسبعين -
بل سبعين . واعتدت طائرتي . أن كايته القيادة لم تصنع
لتبسط فيها الخرائط ، لأن الورق يتلوى ويخفق من هبوب
الهواء . كنت بحاجة إلى أربع أيد : واحدة لعصا القيادة ،
وأخرى للنور الكشاف ، وثالثة ورابعة للخرائط . . لقد حاولت
أن أمسك عصا القيادة بين ركبتي وجعلت النور الكشاف تحت
ذقني ، ولكن كان ذلك لمدة وجيزة ثم شعرت بعد هابط فقدان التوازن ،
وتحقت أن الطائرة مالت مرة أخرى . وأخيرا وضعت الخرائط
جانبا ، وصممت على تصور هافي مخيلتي .

كنت لا أزال أنحرف بزاوية بسيطة نحو الشمال ، ولكنني

كنت انحنى كذلك نحو الشرق كل ساعة ، لابد ان ايرتدة تقع
نحاهي بعيدا الى اليسار . اما طرف انجلترا وغرب فرنسا
فيقعان الى اليمين . ومن الافضل ان اضل طريقى نحو الشمال في
اتجاه اقرب ارض الى . ولكن القدر كان يدفعنى دائما الى
الجنوب . . الى الجنوب حول العواصف في نوافسكوتشيا . .
الى الجنوب لاطير فوق «سانت جون» في نيوفوندلند . .
الى الجنوب حول معظم السحب المرعدة . . الى الجنوب مع
حركات النجوم التى تبعتها . . بل ربما كان الهواء ايضا يدفعنى
نحو الجنوب . . وربما اكون كذلك سائرا في اتجاه خليج
بىكاي بدلا من ايرتدة .

لقد انتصف الليل حسب توقيت نيويورك ، وقد اجتزت
حوالى ثلاثين درجة من درجات الطول منذ طيرانى . وهذا
يجعل الوقت هنا متاخرا عن نيويورك ساعتين . واذن فلن
نمر ساعات قليلة حتى يبرز الفجر هنا !

ان القمر يضىء السحب فتبدو واضحة ساطعة ، وفي
الفضاء ترتفع فوقى اعمدة من السحب الى مسافة اميال ، وقد
بدت تلك السحب عند اقترابى منها كأنها طبقات من كتل
السحب المنفصل بعضها عن بعض ، والنجوم من خلالها
لماذا اعجز عن مغالبة النوم . . اه . . السحب . . والنجوم !

لم يعد هناك أثر للتج على دعامة الجناح حين اردت ان
اتحقق من ذلك بالانوار الكاشفة ، ونسرت بالدفع في مقعدى .
بدفع جميل . فخلعت قفازى ، واخرجت ذراعى من النافذة .
فاحسست ان لفع الهواء قد فقد حدته الباردة . اننى الآن
على بعد خمسمائة ميل من نيوفوندلند ، وربما اكون قد
عبرت تيار ليرادور البارد وجباله الثلجية ، واجتزت طرف تيار
الخليج الدافئ . . ولكن كيف يرفع دفع المياه حرارة الهواء
فجأة على ارتفاع عشرة الاف قدم فوق سطح البحر ؟

كلا ! ان اختلاف حرارة الهواء قد يكون بسبب اختلاف الرياح ،
ولابد ان هواء دافئا ياتى من الجنوب نحو الشمال ويسيرنى
في طريقى الصحيح . ولكن ربما كان هذا الهواء الجنوبى لايهب
نحو الشمال ، فان قوائين اتجاهات الرياح ليست بسيطة
لهذه الدرجة .

تسير بوصلتاى الآن سيرامعقولا ثانيا ، فهل خرجت يا ترى

من العاصفة المغناطيسية ؟ على أية حال ليس هناك ما افعله الى ان تبرز الشمس سوى توخي الطريق الصحيح ، وسحب اوقود من الخزانات على التبادل ، وتسجيل سرعة الطائرة .

كنت استمتع مدة طويلة وقد اخلعت نفسي عن جسدي ، فأصير كأني ادراك مجرد يتحرك وسط الفضاء اللانهائي ، ولم يعد هذا الجسم يحتاج الى اية رعاية ، فهو لا يشعر بالجوع ، ولا الحرارة ، ولا البرودة . انه يريد ان يستسلم الى الهدوء . لا ادري لماذا تحملت مشقة احضاره الى هنا ؟ ان هذا الادراك الذي لا تقل له . . هذا الادراك الذي هو انا لا يحتاج الى جسم في تنقلاته . . انني بينما اضع يدي على عصا القيادة ، وتدوس قدمي الدفة ، وتنظر عيناى الى البوصلة ، يفتقر خاطري ليطوف بشسواطىء جرينلند المتجمدة ، ثم يتجه الى أوروبا ، ثم الى القمر والنجوم .

وفي لحظة من لحظة جسدي وسط هذه التأملات الطويلة ، رايت السحب من حولي مغطاة بضوء اسيل الى البياض . لقد ولى الليل وهذا هو فجر باريس فجر اى بورجيه ! ولكن ما اغنى ذلك التقدير ! لقد حرك هذا الاثر الضعيف النهار في عيني رغبة ملحة في النوم . رغبة قوية هبطت على كأنها أغلبية ثقيلة . وتلك هي الساعة التي كنت أخشاها ، الساعة المكرة من الصباح التالي لطيراني ، او الصباح الثالث منذ ان كنت نائما .

لم اعد استطيع السيطرة على جفني ، واذا ما بدأ ينغمضان فلا يمكن ان اكبح جماحهما . لقد انغمضا فنفضت نفسي ورفعتها بأصابعي ، ثم حدثت في الاجهزة . ولكن جفني انغمضا ثانية ، وتعدت على الرؤية . لقد نارت كل خلية في جسدي على تصرف عقلي ، فقد جمد ظهري ، وتآلم كفاي ، واشتدت حرارة وجهي حتى كأنه يشتعل ، واصاب عيني وخز مؤلم ، وبدأ انه من المستحيل ان استمر في طيراني واصبح كل ما ايقبه من الحياة ان القى بنفسي على الارض متمددا الانام .

لقد شردت ابرة البوصلة عشر درجات ، واختبرت عضلاتي فنفضت جسدي فوق مقعدي . وقفزت الى اعلى والى اسفل ، ثم أعدت الطائرة الى طريقها السليم . كان يجب ان احتفظ

بأبرة البوصلة في المركز دائما . . يا الهى . . لقد شردت ثانية .
لا بد أن أبقي يقظا ، والا فليس أمامي سوى الموت والغسل .
ظللت أردد هذه الفكرة في ذهني ، وكأنها سوط يلهب عقلي .

حاولت أن أحرك قدمي عدة ثوان حركة الجري السريع على
أرضية الطائرة تاركا « روح سانت لوي » مستمرة في
طريقها ، ثم عدت فقبضت على عصا القيادة بين ركبتي تاركا
يدي مستترتين في حركة كحركة الجري . وهزئت الأجنحة ليهب
من نافذة الطائرة هواء منعش . وأرخيت عضلات جسمي ،
وهزئت رأسي حتى ألمتني أودعكت عضلات وجهي ، وجذبت
القلن من أذني ، ونفست ، ثم خشوتها به ثانية . أذهب
تروق الشمس رغبتني في النوم لأن هذا هو ما يحدث لي دائما .
ولكن لم أكن فيما مضى على ما أنا عليه الآن ، فلم أشعر مطلقا
بمثل هذه الرغبة الملحة في النوم

تصورت نفسي مستندا إلى أبي ، وسمعت وقع حوافرخيل
وخلخشة عجلات تسير فوق طريق رملي . . نجوم لمع
واسمية حالكة . وهذه والدتي تلبسني رداء الركوب وتضعني
في العربة المكشوفة وهي تظن بصوت خافت :

« قل يا عزيزي . . قل . . عندما أكون بعيدا . . » وكانت
العربة تسارحج في طريقها .

يا الهى !! لقد مالت الدفة اليمنى التي غيرة درجة ! .
فخلعت خوذتي وفركت رأسي ، لم ألبس الخوذة ثانية ، وشربت
قليلًا من الماء فأنسنتني ، ثم تناولت قطعة ساندوتش إذ لم
أذق طعامًا منذ افطاري صباح أمس ، على رغم أني لا أشعر
بحاجة إلى الطعام .

إن عيني تنغمضان من وقت لآخر ، ولكني أدركت شيئًا
جديدًا يساعدني على البقاء يقظا . . يبدو أني مكون من ثلاثة
عناصر : فهناك جسمي وهو الذي يكاد يصرخ من فرط حاجته
لنوم ، وعقلي وهو الذي يصدر الأوامر ، ولكنه يضعف في النهاية .
ثم هناك عنصر ثالث يقوى مع التعب ، هناك الروح . . الروح
التي تغلبت على كل من العقل والجسد .

وحينما يصرخ جسدي طالما النوم ترد عليه الروح تقول :
« يمكنك أن تسترخي ، أما النوم فلا . . » . حينما يطلب عقلي

من جسدى ان يظل يقظا ترد الروح قائلة : « ان من الصعب على الجسد البقاء يقظا في مثل هذه الظروف » . واذا جادل العقل في ان معنى النوم الفرق في المحيط ، أكدت الروح انه لن يكون هناك نوم ابدا . .

يخيل الى ان عيني قد انفصلتا عن جسدى من تحت اجفاني لمنقلة ، واصبحت جزءا من روحى التى استقرت بعيدا داخل جمجمتى .

لقد سمعت روحى لكل من عقلى وجسدى ان يقضى فترة وجيزة من رخصا مادامت «روح سانت لويس» طائرة ينقل في طريقها السوى . ومن يدرى فقد تميل المقدمة فجأة أو تهوى الطائرة أو ترتفع . وافقت من غفوتى واستويت بالطائرة ، ثم دفعت الدفة الى الخلف فى اتجاه البوصلة ، وهززت نفسى حتى اوشكت ان اصحو ، ثم تركت للطائرة العنان ، وكنت نالما ومتيقظا في آن واحد .

لقد حان وقت تسجيل حالة الطائرة ، ذلك التسجيل الذى ادونه كل ساعة . انه مجهود شاق ، فعلى ان اسلك بالقلم ، واضع اللوحة امامى على الخريطة . لقد سجلت ما ياتى : الزمن . الساعة ٥٢٥١ دقيقة صباحا ، وسرعة الرياح : غير معروفة ، واتجاه الرياح : غير معروف ، والبوصلة : ٩٦ درجة . لقد قطعت ٨٠٠ ميل ولا يزال امامى مثلها .

اننى في منتصف الطريق الى باريس . . هذه نقطة كنت انتظر الوصول اليها منذ ساعات . فلأمحدها هنا فوق المحيط باكل ساندوتس وجرة أخرى من الماء ! ولكن تمجيدها الآن لا محل له ، فاننى لا اشعر بحاجة الى الطعام ، ولم اشعر بعطش بعد . ثم على ان اطير تمائى عشرة ساعات أخرى اراقب فيها الجو . ان فى الوقت متاعا للطعام والشراب بعد شروق الشمس واستيقاظى ، وبعد ان اتخلص من كوب ساعة القجر .

الفصل الثامن

أخذت أتلقي القلم في جيبى، وأحول بصرى بعيداً عن مؤشر الدوران لأضع علامة أخرى على لوحة الآلات ، فرايت أن الطائرة قد استهلك من الوقود مقدار ساعة ، وأثبت بالقلم الرصاص خطاً في المكان الخاص بخزان هيكل الطائرة .

كانت هناك علامات أخرى تسجل عدد الساعات التي استغدت الوقود من الخزانات الثلاثة . الواقعة تحت الجناحين والمقدمة . وحسبت مقدار ما طرته فوجدت انى استغرقت ثمانى عشرة ساعة مخلقاً في الفضاء . ولو قدرت متوسط سرعة « روح سانت لويس » بمائة من الأميال في الساعة طول الليل ، فمعنى ذلك انى بلغت الآن منتصف الطريق الى باريس نعم . . منتصف الطريق فقط . وبذلك يتحتم على ان أواسل الطيران ثمانى عشرة ساعة أخرى . لقد غدر التعب عقلى حتى اضطررت الى حثه على اليقظة بمثل هذه التحذيرات :
تنبه وفكر ، والا فليس هناك الموت الاكيد .

وأعود الآن للتفكير في خزانات الوقود ، فهل اغير منها شيئاً ؟ لقد أوثك الفجر ان بطلم وظللت طول الليل اظير بوقود خزان الهيكل . ترى ما حال نقل الوقود في خزان المقدمة . . لاهل يخل من توازن الطائرة فيجعلها تميل الى الامام . . ؟ ان كان الامر كذلك واضطررتنى الظروف الى الهبوط في المحيط ، فان « روح سانت لويس » ستغوص حتماً تحت سطح الماء . فأوقفت خزان الهيكل وفتحت خزان المقدمة .

وئمة مشكلة أخرى . الا وهى تغيير الاتجاه الذي يجب ان يعدل كل ساعة بعناية ليلائم انحناء طريقى الدائرى الكبير المتعدد الزوايا . بيد انه ماقصة درجتين أو ثلاث درجات امام تركى مقدم الطائرة يترجى متردداً الى كلا الجانبين من طريقى . . هذا بالاضافة الى الاخطاء المجهولة التى وقعت فى الليل . وهى ذبذبة البوصلتين بعنف وسط العاصفة المغناطيسية ، والدوران فى السحب ذات الرعد ودفع الرياح .

كان لا بد ان اتقطع بعض الوقت احسب الاخطاء واحدد مكانى . فقد تأخرت فى عمل ذلك الحساب ، ولا بد من ان افوم بعمله الآن . ولكن هذه المهمة تبدو فوق طاقتى وعزمى ، فلادع البوصلة الموجهة

تسرى ساعة أخرى . لأن هدلي الأكبر . لأن هو البقاء على قيد الحياة وأنا متجه إلى الشرق حتى أبلغ شروق الشمس .

وفقدت الإحساس بالزمن مع انتشار ضوء الفسق ، ثم أخذت أريد الجناحين إلى التوازن ، وأدفع مقدم الطائرة إلى الاتجاه السوى . نعم أنه النهار ، فهذه آخر غلائل الليل قد غادرت السماء ، وهامى السحب في رياضها الناصع يرق وتنتشر فوق المحيط ، وتراكم في جانبي ، وترتفع كأنها حائط في بنيان أبيض شفاف سام ضرى .

أني أبادر باستجماع قوى . وأركز حسي وفكري على الأجهزة . وأست أدري ما أفعل . فأخرجت بحركة آلية يدي إلى تيار الهواء السريع ، ووجدت درجة الرطوبة بعيدة عن التجمد ، وليس ثمة خوف من الثلج . وأخذت أطيّر بالفريزة لا بالحدق . ولكنني أعرف عواقب اغفال النظر إلى مؤشرات الآلات بغير رقابة ، وهذه المعرفة هي التي تقطع كالسيف غلائل النعاس .

ولم تكد تنفسي خمس عشرة دقيقة حتى انقشع الضباب من أمامي . واندمجت « روح سانت لويس » هابطة في هوة جيب عوالي . ولكن الغيوم لا تزال تحيط بي في ركام وطبقات بعضها فوق بعض ، وتجمع كتلا عاتلة مصعدة إلى ارتفاع كبير . وهناك حائط كبير آخر يسد أمامي ، وهكذا أعود إلى الطيران الأعمى . ثم خرجت ثانية إلى الفضاء ، ورأيت من الواجب أن أميط إلى مستوى يقل عن ارتفاع تلك الغيوم حيث أستطيع أن أرى أمواج المحيط ومسرى الرياح ، كما كان من الواجب أن أحسب مقدار التغيير الذي طرأ على الريح خلال الليل .

ولنفرض أنني بدأت الهبوط الأعمى وسط تلك السحب ، فألى أي ارتفاع يجب أن أقف ؟ إلى ألفين أو ألف من الأقدام ؟ لقد ضبطت جهاز الارتفاع حينما كنت أطيّر منذ حوالي ثماني ساعات ، اجتزت خلالها مساحة كبيرة تكتنفها عاصفة هوجاء ، لا بد أن تكون قد غيرت الضغط الجوي . إن جهاز الارتفاع يسجل الآن ٨٨٠٠ قدم ، وقد يخطئ الجهاز في تقديره بعض مئات من الأقدام ، فأعوى دون أن أدري . وأرتطم بمياه المحيط . فلاحتفظ بارتفاعي بعض الوقت ، فقد تذيب أشعة الشمس الطالعة قهوة في رقعة الغيوم .

انى لاخال أحيانا أن عقارب الساعة ثابتة فى مكانها ، وأحيانا أخرى تظهر فجأة ربع ساعة فى طرفة عين . أما الآن فقد تجاوزت الساعة الثالثة صباحا حسب توقيت نيويورك ، أى تسع عشرة ساعة منذ أن بارحت مطار روزفلت . وانى لاأستعين بأجهزتى على شق طريقى وسط جحافل السحب ، حتى اذا مرقت منها رأيت من تحتى واديا فسيحاً مبسطاً يمتد عبر طريقى ويتسع آلافاً عن الأميال ، وهناك فجوات سحيقة تتخلل طبقات السحب ، وميزت من خلالها ظلال المحيط القاتمة ، وقد حفل سطحه بالزبد الأبيض المتماوج . ان ظهور تلك الأمواج المتلاحقة من ارتفاع ثمانية آلاف من الأقدام ليدل ولا شك على بحر ثائر هادر .

انى استوتق من زمام الطائرة ، وأتقضى بعقدتها منحدرًا الى أسفل ، وتتحرك ابرة سرعة الهواء مشيرة الى مائة وعشرة ، ثم الى مائة وعشرين . ثم الى مائة وأربعين ميلاً فى الساعة . وتصطبخ الرياح وتغوى بأصوات غريبة تصم أذنى ، وهى الأصوات الأولى من نوعها التى اعترضتني . بدأت رحلتى بالأمس . ويرى الزبد الثائر على وجه المياه البعيد . فانى أعبط بحركة لولبية فى سرعة خاطفة ، وينكمش صواء الوسادة التى أجلس عليها حتى لأحس بصلاية القعد ، وتدور أجنحة الطائرة عسكربة وتنفرج من حولى الطبقات المتعاقبة من السحب الخفيفة الغبراء . . .

أصبحت الآن على ارتفاع ألفين من الأقدام ، فى جو صاف تتلاطم تحته الأمواج المتكسرة المزددة ، وتصطب به ريح عاتية . هانذا استقيم ثانية ، ثم أتبين الطريق ، فأعرف أتى ماضى فى اتجاه مائل متعارض مع الأمواج . وهذا يدل على أن الريح شمالية غربية كما كانت على شاطئ نيو فوندلاند فى الغسق ، الا أنها قد ازدادت قوة وعنفا وتحولت الى ريح خلفية جانبية ، وربما كانت تهب كذلك طيلة الليل وهى تدفع بى فى طريقى وتلقى بى تجاه الجنوب فى الوقت نفسه .

ترى أى قوة تهب بها ؟ ان حكمتى على ذلك يكون أكثر دقة وأنا على مقربة من سطح الماء . ان أستار الضباب تنتشر فتحجب عني الأفق ، فأدفع عصا القيادة بتؤدة الى الأمام ، وأعبط حتى أصل الى ارتفاع خمسين قدماً فوق أمواج هادرة متكسرة ، فهل تبلغ سرعة الريح الآن خمسين أو ستين ميلاً فى الساعة ؟ لو لم

تكن قوتها مثل ذلك العنف لما نشأ عنها ذلك البحر الشلاطم
الذى ينتشر الزبد على أمواجه . فإى مكان هذا لو عطيت الطائرة
واضطرت للهبوط فيه ؟

على أن ثمة أشياء أخرى اجتنب بالاهتمام من مجرد التفكير في
الهبوط الاجبارى . فأولى بى أن أشغل نفسى بتقدير أمر مواصلة
الطيران هذا اليوم . فقد تكون الرياح فى الطبقات العليا أعنف
منها هنا . ولا بد فى من الحساب خطأ كان أو صوابا . . لا بد أن
أحسب قوة الرياح . وتقدير البوصلة . بالأمس . والدوران
حول السحب المردة . ثم أقدر كذلك انحرافى ذات اليمين وذات
الشمال كلما غبت عن صوابى . مع اضطرابى الى النوم . .

عندما بارحت نيوفوندلاند اتخذت اتجاهها بصيل قدره خمس
عشرة درجة شمال طريقى الدائرى . خمس درجات منها
لتعوض بعدى تسعين ميلا الى جنوب طريقي المرسوم . وعشر
درجات لمعادلة اتجاه دفع الرياح . فهل يجب أن أنحرف الآن خمس
درجات أخرى بسبب قوة الرياح ؟ ونظرت مرة ثانية الى الامواج
فرايت تيارات الرياح تستدخلى عنها فى جانبى . وقد تكون
خمس درجات أكثر من اللازم . هذا الى أنى لم أنظر فى البوصلة
منذ أكثر من ساعة لتقدير الانحناء الجنوبي الطفيف على
طول الطريق الدائرى الكبير . مما يوجهنى درجتين الى الشمال .
لأن فرضت أنى انحرفت خمس درجات عن البوصلة . ثم لم أجد
أرضا قريبة صالحة للهبوط . فماذا إذن ؟ . .

اختفت الامواج من أمامى وأخذ الضباب يخيم على البحر . فلا بد
بضبط جهاز قياس الارتفاع والتعجيل بالصعود . فإن ارتفاع
مائة قدم عن سطح المياه فى خضم رياح عاتية لا يتفق والطيران
الاعمى . وقد تضائلت مشاكل الطيران أمام حاجتى العاجلة
الى الصعود . بروح سانت لويس الى ارتفاع ألف عن الاقدام .
وانه لجهود يفوق طاقتى أنا يوم الآن بالإضافة درجات وطرح
غيرها . مع الاحتفاظ بهذا كله فى عقلى . بينما أقدر بعض
العوامل الأخرى . . أما أن أكتب بالقلم على الورق مع مراقبة
عشرات الأجهزة فى الوقت نفسه . فأمر مستحيل . .
وسوف أقيد كل ذلك بعد أن ينقشع الضباب .

لم ينقش الضباب الذي كنت أخترق بياضه . ومرت الدقائق فأصبحت ربع ساعة ، واستدبرع الساعة الى ثلاثة الارباع دون أن يبدو للامواج أى أثر . وأصبحت أظير ألما بعيون تسجل ولا ترى .

لا . . لا . . انى لا أستطيع أن أرقد وأنام ! لا ولا أستطيع الخروج والمشي . . اذن فادعك عينيك ، وانقض رأسك . فأنت تخلق فوق وسط محيط رهيب ! ولكنى لست فوق وسطح المحيط . انى واذاً بى أسمع صوتاً يرن فى اذنى ، وقد بلغ منى الانهاك مبلغه . سيداتى وساداتى ان الكابتن لندبرج سيستقل الهواء الآن ليقوم باستعراض حركات بهلوانيته تمجدي الموت ، فانه يطير والطائرة منقلبة رأساً على عقب . . .

كان ذلك فى نهاية أحد أسابيع صيف عام ١٩٢٥ حينما أحضر فرانك دان وبد جورنى وأنا ثلاث طائرات الى أرض ذلك المرمى القريب من سانت تشارلس بمقاطعة ميسورى ، ولكى نجتذب البنا أنظار المسافرين أعلننا اننا سنستعرض السير على الجناح ونقوم بحركات بهلوانية !!

لقد انطلقت يومها من الأرض ، وصعدت مرتفعاً ، ثم أخذت أنحنى انحناءات لولبية . وأدور هابطاً فى دورات سريعة ، عدت بعدها الى الأرض ، ثم يجرى دور دان مع الرجل الذى يسير على الجناح ، وكنا نحن الطيارين فى قلق على الرجل ، لأنه كان يبدو متردداً . وطار كابتن دان ثم مال على جانبه ودار راجعاً نحو الجموع ، ثم لاح شبح يتحرك بحذر على الجناح ، ويلوح بيده والى هنا سار الامر على مايرام وعندئذ بدأ اللاعب استعراضه ، فسقط من على الجناح - وأمسك المتفرجون أنفاسهم - وهو يتأرجح فى قوس كبير تحت الطائرة متعلقاً بسلم . وكان المفروض أن تكون هذه خاتمة الاستعراض .

ولكن . . ماخطبه ؟ ان الرجل يتأرجح على نهاية السلم أسفل عجل الطائرة بينما المفروض عليه أن يصعد . أترأه أصيب عند القفز ؟ أم أنه خائف . . . ؟

وهرع بد جورنى الى طاغرتى ، وارتفعنا بها . وكان على أن أظير تحت اللاعب مباشرة محاولاً أن أجعل جسمه يتدل فوق غرفتى مباشرة ، وعندئذ يقطع بد جورنى حبال السلم . ولكننا تأخرنا اذ لم يعد لدى كابتن دان وقود كاف ليستمر فى التحليق

فاتخذ سيمته هابطا تجاه حقل قمح قريب ، بينما ظل اللاعب
معلقا في ومن ، حتى أخذ جسمه بحفر خندقا متعرجا على الأرض
التي تهبط عليها الطائرة .

وقرر الأطباء أن ليس بهمن الاصابات سوى بعض الكدمات .
ولم تضرب طائرة دان الا ببعض التمزق في الجناح .
وعزمتا على أن تمضي ليلتهما في ذلك المكان حيث يرشدنا
بعض الاهلين الى أحد الفنادق ، وهناك نصيب بعض العشاء
الساخن الذي اعتدنا تناوله بعد يوم حافل بالاستعراض الجوي
.. ثم نستمتع بفراش نظيف . ونوم هائى .

والآن تهوى الطائرة وتدور ، فقد غفوت وأنا مفتوح العينين .
وقد كانتا مفتوحتين حقا . الا أنني أشعر كمن يستيقظ من نوم !
اننى أدفع دفعة القيادة اليسرى وأجذب العصا الى الخلف وأوزن
طائرتي في لحظة ، ولكن مؤشر الدوران ينحرف الى اليسار .
وتقل سرعة الهواء . وتدور الكرة بسرعة الى الجانب . اننى أصعد
دائرا في الاتجاه المضاد . اذن فقد أفلت منى زمام الطائرة .
وتشير في تلك المفاجأة حيدة ذهنية .. ولهى ثوان معدودات
أملك زمام ، روح سانت لويس . ولكن الطائرة تبدو كما لو كانت
محلقة على جانبها بالرغم من عودة المؤشرات الى أماكنها ! وذلك هو
الوعم الذي ينتاب الطيار كثيرا في الطيران الأعمى . هو الخيال
الخادع الذي قد يصور لك ان طائرتك تتحرك حركة حلزونية .
أو تدور ، أو بها عطب . وأن الأجهزة قد أصابها التلف . ففي
مثل تلك الحال ليس عليك الا أن تهمل أمر المؤشرات حتى تسترد
حواسك .

وكلما مر الوقت غلبني النعاس وعيناي مفتوحتان . اننى أظن
دوّن ان أشعر بعذاب ، وإذا لم يكن عقلى الواعى يقظا ، فهناك
عنصر ثالث يتحكم في جسمى وعقلى ويتولى أمر قيادتي ، عنصر
بصير باللحظة المناسبة التى ينبه فيها حواسى العادية . وقد أبى
عقلى الواعى أول الامر أن يثق في هذا الزميل الجديد . أما
الآن اذ يجثم على كابوس النعاس ، فإن عقلى ليتخلى كلية عن عمله ،
كما يتخلى المريض عن أداء مهمة يظن أن ليس لمة انسان غيره
يستطيع أدائها .

بلغت الساعة الرابعة والنصف صباحا ، فقد جاوزت موعد كتابة السجلات الحسائية بنصف ساعة ، غير أنني مازلت عاجزا عن التوفيق بين الكتابة وضبط مؤشرات تلك الأجهزة ، وعلى كل حال فهي لا تستحق مني ذلك العناء ، ويكفيني الآن أن أسجل عدد الساعات التي استهلكتها الوقود . وهكذا سأضيف خطأ جديدا إلى مجموعة الخطوط الموحدة تحت عنوان « خزان المقدمة » . لقد انحرف طريقي الدائري الكبير بمقدار أربع درجات نحو الشرق منذ آخر مرة عدلت فيها اتجاهي ، وإلى أوزن ذلك الانحراف على البوصلة .

هل أستمر في هذا الطيران الأعشى أو أرتفع فوق السحب؟ إن الليل الذي يبعث في نفسي منظر ذلك الضباب المغمى بالإضافة إلى الرغبة العارضة في النوم ليخلفان في شوقا دافعا إلى رؤية البحر أو السماء . فلو ضبطت مقسدار ألف من الأقدام ، فإن إمكان مراقبتي لمؤشر جهاز قياس الارتفاع أثناء هبوطي خلال عتمة الضباب يتطلب مجهودا يفوق الطاقة البشرية .

لقد انحرفت عن طريقي عشرين درجة فنفضت رأسي وعالجت فتح جفني بإبهامي . وتعلن الساعة الآن عن مضي إحدى وعشرين ساعة منذ غادرت نيويورك وما أنذا استبدل خزان المقدمة بخزان الجنداساخ الأيمن لا أخفف عنه بعض ثقله ويمكن الآن إرجاء تسجيل البيانات الأخرى حتى يصفو الجو ! أما من نهاية لذل الضباب؟ ولكن لا يجب أن أتدمر فكل ما أرجوه أن تنقشع غمة الضباب في الوقت الذي أبلغ فيه الساحل الأوربي . إن الشيء الوحيد الذي كان له أبلغ الأثر فيما آل إليه أمرى من ارتباك . هو تلك الليلة المؤرقة التي قضيتها قبل بدء رحلتي . تلك الساعات الثلاث والعشرون السابقة لطيراني . فلو كان هذا الصباح هو الأول بغير نوم بدلا من أن يكون الليلة الثانية ، لكان نوعا أمر الطيران الأعشى .

ويرادني النعاس مرة بعد الأخرى دون أن يغمض لي جفن . ومع أنني أحس به متسللا ولا أقوى على صدّه ، غير أنني أعود إلى وعيي بعد لحظات أو دقائق . وحين يصرغني النعاس على هذا النحو تنفصل عيناى عن عقلي الواعى لتتصلا بذلك العقل الجديد المخفى الذي أصبح هالجا بشكل عجيب وهو يصبح إلى الآن : يجب أن تحسرك الدقة اليمنى اثنتى عشرة درجة .

ان الشهاب ينحصر عن رقعة كبيرة صافية تكشف عن جزء من
السماء . وعندما أتناول وسادتي الهوائية وأنفخ فيها ثم أضعتها
تحسني بسرعة وأوازي الكرة ، فليس هناك متسع من الوقت ،
اذ أرى مزيدا من الأصحاب يتجمع أمامي ، ويجب اذن أن أعاود
الارتفاع . عاودت مفسر خفيف يتساقط علي فأخذتني ويتسرب منه
رذاذ الى كابينتي القيادة خلال السقوق ، وقد يكون المطر بشيرا
بتحسن قريب في الطقس .

وبينما أحلق دحرا طويلا في الأجهزة الثابتة أمامي ، تتناوبني
اليقظة والنعاس ، تتراعى لي أشباح غامضة ، وأطباق شفافة
تفج بها الطائرة من خلفي ، وليس لها ثقل . ولست في حاجة الى
ادارة رأسي حتى أراها ، فقد استحالحت حممتي بأكملها الى عين
كبيرة مضيئة .

وأخذت هذه الأشباح تتكلم بأصوات بشرية خبيبة ، وينفلت
عنها شبح . ثم يعقبه آخر ليهرع نحو فيريت على كفتي . ثم يدبر
عائدا الى رفائقه . ان تلك الأصوات لتتناهي الى أحيانا ،
وكانها صادرة من الهواء ذاته لتشجعني على المباشرة ، وتعيثني
على التغلب على صعاب الطيران ، وتشد من أزرى بتوجيهاتها الباردة
غير المألوفة .

انني لا أحس ثقلا لكياني ، فقد تلاشى إحساسي ببدني ، ولكنني
لا أزال متشبثا بأهداب العالم التي قد تنقطع أوصالها في أي
لحظة ، واذ ذلك يندعم الغروب بين ركابي الوهميين ، فاني على
شفا توديع الحياة الى عالم الأشباح خلفي . أهذا هو الموت ؟ ..
أصبح الموت لا يبدو النهاية الأخيرة ، بل هو بداية حياة جديدة طليقة .

هل أتم رحلتي بطائرتي الى أوروبا وأعيش بلحصى ودمي كما
كنت أحس الجوع .. والالام .. والبرد ؟ أم أنا وشيئك
الانضمام الى هذه الصور من الأشباح ؟ ليس للأرواح
أبدان غليظة ، ولكنهن يتبدو في صور آدمية . انهن
ليست بالخيلة على ، أو الغريبة عني ، فهي أشبه بجماعة من
الأصدقاء كنت أعرفهم بشراسوييا في أجساد سابقة .

انني في دوامة هائلة يتجاذبني فيها الماضي والحاضر والمستقبل
معا ، فيحيط بي الآن زعلا قدامي ، وذكريات قديمة ، وأصوات
تتناهي الى من أجداد بعيدين . فرغم أنني أخلق في طائرة عبر
الاطلنطي الا أنني أعيش في الماضي البعيد .

ان صغير ابى التقليدى لطرق سمعى وهو مقبل عبر الطريق
الثلجى . هانذا امرع مبتعدا عن مائدة المطبخ لأصفق الباب
خلفى ، وأفسز الدرج للقائه . فاننا سنسير فى الحديقة لنتكلم
فى شأن خطتنا ، ففى الاسبوع المقبل من شهر يونيو ذاك من عام
١٩١٥ نبدأ أهم رحلاتنا الاستكشافية مبتدئين من متبع
نهر المسيسيبى ، فى قارب من قوارب التجديف ، مجتازين
الغابات والمستنقعات ومجاري المياه المتدفقة ، وبعد اقامة بضعة
ليال نضل الى حدود مزرعتنا
« اننى ادير الدفة اليمنى ستدرجات » .

والآن تحرك قطارنا وأطلق صغيره شمالا بيمبدجاي . ان
قاربنا الابيض ينقل الآن الى مسافة الأربعين ميلا من الطريق
الى بحيرة ايناسكا على احدى النافلات . حيث ينزل الى الماء ،
ويجذف والذى بمحاذاة الشاطئ باحسا عن مخرج الى النهر . ان
سطح الماء ليضطرب بفعل الاسماك السباحة . وتنسلل
السلحفاة من بين قطع الخشب ، ويهمس بي أبى قائلا : « أى بنى
تشارلس انك فتى صغير وسترى فى حياتك تطورات كبرى ،
ربما لا يمتد بي العمر حتى أشاعدها ، ولكنها ستحدث فى
عندك » .

كثيرا ما كان والدى ينتهز فرصة خلوة بيننا ليتحدث الى فى
السياسة والاقتصاد ، وعن الإصلاحات التى يرى من واجب
حكومتنا تنفيذها . ولم أكن أدرك كل مايعنى غير أنه كان يؤلفى
حديثه عن أشياء قد تحدث بعمومه .

ومنذ ذلك الحين وأنا اذكر مبلغ اهتمام أبى بمجرى الامور
فى هذا البلد ، فقد كان يهتم خاصة بالضرائب ونظام الاحتكار
والاتحادات النقابية . فلو ان مثل هذه الامور خطرها ، فلماذا
لا يحفل بها غيره ، من الناس ؟ . الحق لم يكن أبى كغيره من الرجال
وتمر بي لحظات اشعر فيها انه اوتى القوة على التكهّن بالمستقبل
كما لو كان يسبق الزمن ، او كأنه يعيش فى حياتى المقبلة .

ومن اقوال أبى المأثورة « ان المال لا يمكن ان يجلب مثل هذه
النسب المرتفعة من الارباح الى المآلئاية ، فالرجل الذى رهن
قطعة أرض يمتلكها بفائدة عشرة او اثنتى عشرة فى المائة لم يعقد
صفقة رابحة . فاذا لم يتحد الفلاحون ، فان الاقطاعات الكبيرة
ستجوز على كل مايمثلكون . ان ذلك البلد ملك للشعب ، غير ان
الشعب لم يتعلم بعد كيف يتولى الامر فيه ، فهو مضلل دائما

ولم تنح له الفرصة مطلقا ليدرك الحقيقة ويطالب بحقه »

كان أبى سهما كذلك بالحرب التى اندلع اوارها عام ١٩١٤ ء
وكان يقول ان بعض ذوى الاغراض الخاصة بمعنى ان يلقى بنا فى
اتونها ، وان الدعاية لها قد نشطت فعلا بدليل أننا نعطي
قروضا اجنبية كثيرة . ثم يعقب قائلا « ان من مساوىء الحرب
انها تذهب بخيرة الرجال والشبان » .

اخيرا نعر على النهر . انه هنا مجرد غدير صغير يشق طريقه
منحدرا بين شاطئين عسبيين تعلوهما اشجار الصنوبر والسررم
السامقة ، وتنساب عليه الشمس والامطار ، وتمتلئ الاحراش
بالاصوات . ويدور نحو الشرق ثم يتجه الى الشمال ،
ويتحدر نحو الجنوب ، ثم نحو الغرب حتى لنظنه يجرى الى غير
غاية او هدف ، ومع ذلك فتحن تعرف الميسى وثق به فمهما
ينهر اتجاهه ومجرده ، فسوف ينتهى بنا الى مزرعنا ، ورسونا
عند مجرى سريخ ، وقد استطعت السحب فى الغرب بلون قرمزي ،
فاخرجنا القارب الى الارض واخذنا ندق خيمتنا ، ثم نشعل
بارا لظهو بعض الطعام .

وتداعب السنة النار ظلال الغاية ، ونفوح رائحة شواء
سمكتين كبيرتين من الوعاء . . . ويتفق يوم من بعيد ، وترق
المياه فوق الصخور ، ونقف نحن فى الهواء المختلط بالدخان نريج
عنا ارجال البعوض . . . وتأكل ونسامر . ثم يفشى خيمتنا
الظلام ، وتنشط الضفادع والصراصير ، وتهجج ذكريات
اليوم فى راسى الى أن أفيق من النوم عند شروق الشمس فأحدد
مكمنى ، اذ ليس من السهل ان يضل المرء فى رحلة نهريّة كهذه

وأفبق من سلمى على منظر ركاب غبراء معتمة تنتشر تحتى .
وقبل أن اضبط مسافة مائة قدم كان الضباب الكثيف قد لفتنى ،
فأقرر ان اطير على ارتفاع ألف من الاقدام بدلا من ألف وخمسة
غير أنى لأرى رغم ذلك الا لمحات خاطفة مشوقة للبحر . وانصرف
تأبئة الى كابينة قيادتى واجوزتى والى ركابى الهمسين الذين
احملهم معى ، ويقبع واحد او اثنان منهم خلف كتفى مباشرة .
متصلين بى بالصوت احيانا وبصير كلام احيانا أخرى !!

أخذت وطاة الضباب تخف ، وهى « روح سانت لويس »
تنطلق فى سماء زرقاء وبين سحب ناصعة بيضاء وتحت اشعة

الشمس الثلاثة ، فيبهر سناها العميون التي اعتمها الضباب .
واقعد طامنت الريح من سرعتها ، ومال اتجاهها الى الخلف ، وهكذا
انقضى خمس درجات من اتجاهي لمعادلة دفعها . وما نزال السحب
تتراكم أمامي ، وعلى كلا الجانبين ، وتتخللها قنوات متسعة تكشف
عن جو صاف . فأخرد نفسي من أجهزتي الى حين ، وأتطلع
حولى ثانية ، فإن التشبيث بالحياة رائد كل حي .

الساعة الآن السادسة وخمس دقائق ، وبذلك أكون قد اصبحت
تسجيل قراءاتي لأكثر من ثلاث ساعات . لكن عاجلوي التفكير
في ذلك وأنا موشك أن اخوض غمار السحابة القليلة قبل أن
أسجل أي مجموعة من القراءات لأنني لا فتقد السماء فوقي ، وهأنذا
قد تجاوزت العشر الساعات منذ أن بارحت نيوفوندلاند فلا بد
أذن من أن ابلغ الساحل الايرلندي في أقل من ثمانى ساعات ...
وبعدها بستمانه ميل أكون محطاً فوق باريس . أي انى سأنتهى
من رحلتي في خلال أربع عشرة ساعة . هذا اذا صفا الجو ،
واستمرت المحركات دائرة ، وهذه الريح ، واذا لم أكن قد
افكرت كثيراً عن الطريق !

إن البحر والسحب والسماء تختلط كلها في عيني ، فهناك
سحب تتوسط المحيط واخرى لا تكاد ترتفع عن سطحه ، وغيوم
تسبح على جميع المستويات الى ارتفاع عشرين الف قدم ، وتجميع
كلها في رقع أو كتل أو طبقات ، ويتوالد الضباب بغير انقطاع .
اننى اظير فوق الفيوم ، ومن تحتها وبين طبقاتها ، كما لو كنت اسفل
بين خلايا مستعمرة اسفنجية هائلة .

وها هي اشعة الشمس تغمر الكابينة ، وتنجذب عيناى الى
الشمال فأرى تحت جناحي الايسر ، وعلى بعد بضعة اميال ،
خطاً ساحلياً يمتد بمحاذاة اتجاهي وتبدو عليه نلال قرمزية
باهتة ، ومجموعات من الاشجار والسخور الساحلية النائية ،
وتحيط به جزر صغيرة ذات احراش . ولكننى لا أزال فى
وسط المحيط الاطلنطى ، وعلى بعد الف ميل تقريباً من الارض
اننى انفض رأسي واعاود النظرة ولا شك انى الآن فى تمام البقطة ،
ومع ذلك فلا يزال الشاطئ يلوح لى !

اننى اعلم عن يقين ان ليس هناك يابس يتوسط المحيط ،
فلا شيء هناك بين جزر جرينلاند واتسلاند شمالاً ، وجيل الأزور
جنوباً . اذن فلا بد ان يكون ما لرى محض سراب ، أو جزراً
من الضباب انتشرت على البحر كالتيهات المتطفلة الداكنة ،

واتخذت ذلك الشكل الخادع المضلل . أم ترى قد اكتسبتنى
خلال الليل زوينة عاتية والقسمي نحو أوروبا ؟ حينئذ يكون
مالمير بمحاذاته الآن ليس إلا الساحل الإيرلندي . ثم ها هي
جزيرة تكتسح سبيلي وقد حطفت بالأشجار والتلال ، حتى
إذا اقتربت منها وجدت أن ما زاه من أشجار وتلال ليست إلا
نغرات في وسط الضباب ، وأن ما ظننته شطآننا أن هو إلا حزم
متكاثفة من الضباب .

وتدوب السحب وترتفع كلما زادت زاوية الشمس انفرجاء .
فإن الأفق يشرق الآن في وضوح وحلاء ، ولا بد أن أنشط للعمل ،
فما من سبيل إلى أعمال حساب الطيران بعد الآن . وكل ساعة
أقضيها في تبلى وجمود تزيد من طيراني شغلورة ومجازفة
وتدغمني بالعار كطيار . أجل أني لا أجعل من نفسي فالتدائد
تتمنح الرجال . والآن إذ أواجه بها أرائي أخور ويقصر جهدي .
أنى أظن كمن يسير في نومه موليا بطائرتي شطرو جهة اتخذتها
منذ ساعات .

وقد أوشكت الساعة الثالثة والعشرون من طيراني أن تنصرم ،
ولم تنب لي من قوة بعد ، فلا يعينني بعد الآن أمر تسجيل
القراءات التي أمامي ، وقد ارتبك تنابعا ، وأصبحت على بعد
٢٣٠٠ ميل من نيويورك ، ولم يبق لي سوى ١٢٠٠ ميل كي
أصل إلى باريس . إن انحرافي بتلك الدرجات الخمس عند
سانت جونز لابد أنه قد قادني الآن إلى شمالي خطي المرسوم .
وعلى ذلك فأنى أحمل من اتجاهي وأزبل أثر ذلك الانحراف . كما
يجب على أن أضيف ثلاث درجات لتغيير الاتجاه . ولكن ما الحال
في العوامل الأخرى ؟

دعنا نرى . . أني أتجاوز في مرمى التسعين ميلا في الساعة
بقليل . كما يتضح من جهاز السرعة . فلو فرضنا أن الريح قد أضافت
إلى سرعتي ثلاثين ميلا أخرى إذن أستطيع أن أضيف عشرين
ميلا على كل ساعة مضت منذ أن بارحت نيويورك إلى معدل
سرعتي التي كنت أقدوها بمائة ميل . ولكن متى غادرت
نيويورك ؟ . . متى غادرتها . ؟ ! يبدو أنني أفقد القدرة كلية
على التفكير بالأرقام . إن سانت جونز تبعد بمقدار إحدى عشرة
ساعة وربع الساعة عن نيويورك وأنا الآن على بعد ثلاث وعشرين
ساعة من نيويورك . فإذا طرحت إحدى عشرة من ثلاث وعشرين
بقي ضعف إحدى عشرة أي اثنين وعشرون . وبعد ذلك

بإضافة إحدى عشرة إلى اثنتي عشرة يكون المجموع ثلاثا وعشرين
نعم ثلاثا وعشرين ، لكن ماذا أريد من الثلاث والعشرين ؟
وماذا أنا صانع بها ؟ لقد اخلطت على الأمر ، ويجب أن أبدا
من جديد بعد دقيقة أو اثنتين حين يصفو ذهني . . نعم أني
ساعد عقلي بستيرج الدقيقة أولدقيتين ثم أعيد الكرة من جديد

وبطرق أدنى سموت مستر ليفرمور الساذى فى الجامعة وأنا
بعد طالب بكلية الهندسة ، وهو بوجه كلامه لى قائلا :
« انك تفوق بالندبرج معظم رفاقك فى العمل وأنت نائم . لكن
ماهى مشكلة الرياضة معك ؟ » قد عدت كما كنت طالبا . . .
ويحدثنى مستر بروسيوس مدرس اللغة الإنجليزية قائلا :
« لندبرج ان موضوعات الانشاء حسنة ، لكن الى متى تخفلى على
الهجاء والرقيم ؟ » كنت اود ان أنقطع عن تلقى دروس اللغة
الانجليزية لاتفرد لتعلم الهندسة فربما يمكننى بذلك ان اجعل
متوسط درجاتى يعلو عن النهاية الصغرى بكثير .

من يدري ؟ . . ربما لو انى كنت تلميذا افضل مما كنت
لمررت الآن ماذا يجب ان افعل بالرقم ٢٣ . . . فلعلى ذلك
العجز منى الآن هو بمثابة عقاب لى على اهمالى فى الاستدكار
وتقصيرى فى حفظ الشمر اللاتينى واستيعاب مصطلحات علم
الطبيعة . قد يكون فى الرقم ٢٣ مفتاح الوصول الى
باريس الا انى اعجز عن استعماله وتكون النتيجة هكذا :

« رسيد فى امتحانه لانه عجز عن حل مسألة فيها س=٢٣ »
الدقة اليمنى خمس عشرة درجة

ويستثنى من ذلك امر واحد فقد كان ترتيبى الاول فى جميع
السنوات فى مدرسة الطيران العسكرية العليا بكاس . . .
والحقيقة انى مكنت على دروسى فى تلك المدرسة كما لم اعكف من
قبل . فقد كانت شارة الجناح التى ترمز الى سلاح الطيران الجوى
هى فى نظرى كجواز المرور الفضى الى عالم الطيران ، وهى التى تمنح
الحق فى ركوب جميع الطائرات الحربية ، وهى السبيل الى الرقى
فى مراتب السلاح .

ولابد الآن حسابى من جديد . فقد غادرت سانت جونز فى
الساعة السابعة وتسع دقائق من من الليلة الماضية ، وتشير الساعة

الآن الى الساعة والعشرين دقيقة ١٠٠ اذن فقد بعدت عن نيوفوندي لاند بمقدار النتي عشرة ساعة . فلو كان معدل سرعتي مائة ميل في الساعة فلا بد ان اكون الآن على مسافة تقل عن السبع مائة ميل من الساحل الايرلندي . ولكني لاحظ ان دفع الهواء الخلفي اقوى مما كنت اتوقع . . فلو فرضنا ان معدل سرعتي كان مائة وعشرين ميلا في الساعة مندمقادرتي لسانت جونز فاكون بذلك قد قضيت النتي عشرة ساعة طائرا بسرعة مائة وعشرين ميلا في الساعة . ان طيران عشر ساعات بسرعة ١٢٠ ميلا في الساعة يجعلني اقطع ١٢٠٠ ميل واثننا عشرة ساعة تساوي ١٤٠٠ ميل و ١٤٤٠ من ١٨٦٠ يبقى ٤٠٠ ميل . وبذلك قد اكون في هذه اللحظة على بعد اربع مائة من الاميال من الساحل الايرلندي وقد اكون اقرب من ذلك اذ ربما تكون قوة اندفاع الريح قد وصلت خلال الليل الى ستين ميلا في الساعة . فلو ان معدل سرعتي قد وصل الى ١٥٠ ميلا في الساعة اثناء الليل و ١٢٠ ميلا فيما بعد ذلك . . لكن . . لا . . ان هذا التقدير يبدو مبالغاً فيه ولا يحسن اتمام الحساب طبقاً له ، فلست ابني ان اصعد رأسي بأرقام اخرى . افضل لي الا اعول كثيراً على الريح . سأقدر المسافة باعتبار ان معدل سرعتي هو ١٠٠ ميل في الساعة وفق تقديري الاصيل ، والا اصبت بخيبة أمل مثبطة لو اني لم ابلغ ساحل ايرلندا في الوقت الذي احده . ولست اهلا لمزيد من الابتساش ولا ابني ان افرق في الآمال . . وفي الريح المسيرة .

ولكن اي تعديل سأجربه في حسابي خاصا بتيارات الرياح الجارفة ؟ واثراً الدوران حول السحب المشحونة الراجعة ، وتلك الساعات الطوال التي كنت انحرف فيها شمالاً عن طريقى ؟ انها مشكلة اخرى . سأستريح لبضع دقائق اخرى ، ثم أحاول إيجاد الحل .

الفصل التاسع

منذ بضع دقائق كانت سحب متناثرة تسيح فوق رأسى ،
وكنت أظير فى ثيابا ظلّالها ، وكانت أشعة الشمس تطلع حيناً
فى الكابينة ، وتخبو حيناً آخر ، أما السماء الآن فلا شية فيها ،
والمحيط المتوهج يمتد الى الأفق كأنه صحراء لانهاية لها ، وكان
وهجه كالغذى فى عيني .

هذا هو نور النهار الصراح الذى كنت أأمل أن يرد الى
النشاط ، ولكن شيئاً ليس على ما يرام ، فلا أزال مدهولاً كما
كنت عند بزوغ الفجر ، ونفمض عيناى وتلبّسان كذلك لحظات
كثيرة ، ولا يقوى أى جهد عقلى أبدله على الإبقاء عليهما مفتحتين ،
لقد عجزت عن التحكم فى عضلاتهما ، وما زلت غارقاً فى أحلام
المقطة ، وما زلت أظير فى خط سير على غير هدى .

لم لا استطيع تعظيم اغلال اليوم ، ان ذهنى فيزوغ من
مشاكل الطيران ، وهأنذا قد قطعت أكثر من نصف الطريق
عبر شمال الاطلسي ، وأوشك الصباح أن يولي - أنه الصباح
الثانى فى هذه الرحلة ، ولست أعلم علم اليقين الموقع الذى
أنا فيه . ترى الى أين توجهنى هذه البوصلة ! قد تكون «روح
سانت لويس» منحرفة عن الخط الدائرى العظيم المرسوس
فى خريطةى مدى مئات من الاميال .

انى اضيع الوقت ، واضيع الوقود ، فضايط المخلوط وصا
الوقود مفتوحان بغير دقة . هل أصبحت من الضعيف بحيث
لا استطيع التعاسك حتى اتبين خط السير لا هل غدت هذه
الساعات من الاسترخاء وأنا ذاهب الوعى اجل شأنا عسى من
الهبوط فى باريس لا يجب على ان اصحو ، وأن أركز تفكيرى
واتخذ القرارات . ها أنا أظم وجهى بيدى فى شيء من الحدة
ولا أكاد أشعر بوقع اللطمة ، فأظم نفسى مرة أخرى بكل ما
من قوة . لا حدوى ! لقد ضرت كالمشلول من التعب ولا فائدة
من الاعادة .

بيد ان باريس مازالت دونها ألف ميل أو تزيد ، ويجب
استعداد للاهتداء الى الساحل الاوروبى فى نقطة قاصية عن خط
السير الموضوع ، حيث أجد هذا الساحل مقموراً بالضباب
فأخلق فوق السحب طيلة الليل . ليلة أخرى؟ كيف يتسنى
أن أجتاز مثل هذه المحن وأنا عاجز عن أن أوقف ذهنى ؟

انهض جسمي ! لقد عجزت عن ذلك فليس امامي الا الفشل
والموت . ان الحياة ذاتها في كفة القدر ، فاذا انا تخالفت الآن ،
فمأسسي في عداد هذه الاشباح الراكبة في طائرتي . لقد صعدت
الى الطائرة منذ ساعتين في هيئة شفافة وملأت المكان ، وهي
تحدث بأصوات بشرية ، وتسدني الى النصح ، وتقضي الى
برسائل ذات بال من عالم غير منظور .

ها انا انني ذراعي وساقي ، واذلك عضلات الصدر والمعدة ،
وادق بقدمي . وانتفضي قائما قاعدا ، وادفع بالعصا الى الامام
لالقي بثقل جسمي على الحرام ، ثم اجذب العصا الى الخلف
لأصق جسمي وليقا بمفعدي . اسوف أمزق هذا النسيج الذي
يلفني في النوم ولكن .. ولكن اشد ما احتاج اليه هو النفس
- الهواء - لقد اضطربت لوحة الاجهزة امامي ، واخذ عقلي
يدور فالتفتي الى جانب الكابينة وابرز راسي الذي اعراها الدوار
من النافذة . هل انا هابط ام صاعد ؟ لقد زال الشهور
بالطيران البسوي - اني اجتذب العصا الى الخلف - من غير
افراط والا - لفة محورية - قفزة - ليس للأفق وجود -
لقد حل بين الاعماء .

وها هو الهواء البارد المندفع من النافذة المنزقة يفتح جفوني
قسرا ويملا رئتي هواء .. فهل استمر في الوعي ؟ اني شديد
القرب من سطح الماء . اني انتفسي بهمق ولكن رئتي لا تسمحان
بالمزيد .. البحر والسماء والاجهزة يفشاها ظلام حالك - رب
هب لي من لديك قوة !

المحيط يعود الى لونه الاخضر ، والسماء تكتسي بزرقها ،
ووجود الاجهزة تزو الى . والارقام تشخص جلبة ظاهرة .
لقد كنت معلقا على حافة الآخرة ، ولا يمكنتني عنها الا تعلق
اطراف اصابعي الموجودة امامي . اما الآن فاني احس بقوة
تنبعث في من جنديني فاضعد الى اعلى . لقد استعدت وعيني
اخذت «روح سانت لوي» تصعد ببطء فادفع عصا القيادة
الى الامام وامسك بالدفة اليسرى لاحتول دون دورانها ، وابقي
على راسي في وجه تيار الهواء الداخل من النافذة . واستنشقت
الهواء الى اعماق صدري ، وبشترك في هذه الصعوبة ذهني
وحواسي . لقد وفقت آخر الامر الى كسر شوكة النوم . لقد
امدنتي رؤية الموت بآخر ما عندي من القوة . اني اشعر كما
لو كنت نائما من مرض عضال . وجلست في هدوء اطل من

النافذة المفتوحة حتى استعيد قوتي وتقيى بنفسى . ما أبهى المحيط ، وما أصفى السماء ، وما أشد جدارة الشمس . ومهما يكن ما تفسره الساعات القلائل المقبلة فبكنى أن أسعد بالحياة فى هذه اللحظة .

أخذت استعرض موقفى ، وهذا هو الجزء الأعظم من المحيط ورأى . أما المسألة العاجلة فهي تصحيح اتجاهى صوب أيرلندا وهى أقرب أرض للهبوط . ولا يزال فى الخزانات وقود كثير ، وليس بالطائرة ولا بمحركها ما ينم عن خلل أو عطب . وما برحت مؤشرات الأجهزة فى مواضعها ، وأنا فى غاية اليقظة واقتراب وقت الظهيرة من اليوم الذى سوف أحط فيه على أرض أوروبا .. فى باريس .. بمطار ليونرجيه .

انى انظر الى عقرب الدقائق فى الساعة وهو يتحرك - ٧٥٥ - ٧٥١ - ٧٥٢ حسب توقيت نيويورك - وقد انقضى يوم كامل منذ أن حلقت . فى هذه اللحظة بعينها من أمس كنت قد عبرت اسلاك التليفون الممتدة فوق نهاية المدرج فى لونج آيلاند .

والآن فلاكتب ما يلزم قيده فى سجل الرحلة - كلا ان الطيران أهم من ذلك ، ولأؤجل مشروعاى الى أن يصفو ذهنى . لقد قر فى نفسى اننى درت وانحرفت جنوب طريقى المرسوم منذ أن غادرت مدينة سانت جون فى نيوفونلاند عند أهيل الامس لقد كنت عندئذ على بعد ٩٠ ميلا جنوب طريقى الدائرى الكبير . ولكننى عوضت ذلك الانحراف . ولهذا يجب أن اسقط ذلك من حسابى . ها انا اسقط الخرائط على ركبتى واشترع فى تقدير قيمة الصوامل الدافعة نحو الجنوب .

فاولا هناك الدوران حول نقط تجمع الصوامع لىلة أمس . وكان ذلك انحرافا نحو الجنوب فى زاوية تبلغ خمس عشرة درجة او عشرين . فلما اشرق القمر انثنت عدة مرات نحو الشمال لتعويض الانحراف الاول لوما ما . ومن المحتمل أن تكون مسافة الانحراف الجنوبي عن الطريق المرسوم ما بين خمسة وعشرين ميلا وخمسين ميلا .

والعامل الثانى الذى يجب أن اتدبره هو اضطراب بوصلاتى ، ذلك الاضطراب الشديد من جراء الزوينة المغناطيسية . وكان ظاهرا أن الذبذبة الى أحد الجانبين تعادل الذبذبة الى الجانب المقابل . فلا مناص لى من احتسابه عاملا مجهولا أرمز

اليه في معادلتي بمقدار «س» . وهناك أوقات كنت أضطر
فيها إلى الطيران على هدى النجوم ، ولكن النجوم تفرى
الطيار بالاتجاه صوب الجنوب نظرا لسيرها في السماء ، وسوف
أحتسب لهذا العامل انحرافا آخر نحو الجنوب من خط سيرى
يلغ عشرة أميال إلى عشرين ميلا .

والعامل المؤثر الرابع هو الجهل باتجاه الرياح العليا وسرعته
في ليلة أمس وفي صباح اليوم . ولدى من الأسباب ما يؤكد
أنريحا كانت تدفعنى من الخلف فساعدنى على الطيران عندما
كنت فوق السحاب على ارتفاع شاهق ، ومن الجائز أن تكون
هذه الرياح قد انحرفت بى أميالا عديدة نحو الجنوب . ولما لم
كن هناك من سبيل إلى الجزم بشئ من هذا ، فيحسن أن
يحتسب هذا العامل أيضا على أنه مقدار مجهول .

والآن يجب أن أحسب التفويض في الاتجاه صوب الشمال .
بعد ست الساعات السبع الأخيرة وأنا أتأهون في تغيير اتجاه
البوصلة كل ساعة لأحافظ على سير «روح سانت لويس» في
الاتجاه الدائرى . ولعل هذا الأهمال قد أبعثنى نحو خمسة
إميل أو عشرة إلى شمال خط السير . وقد حدث انحراف
شمالى أحظر شأننا من هذا بسبب الطيران عدة ساعات وأنا
في شبه غيبوبة وعلى غير هدى . وكنت تارة انحرف درجتين
أو ثلاثا عن الاتجاه الموسوم ، وتارة عشر درجات ، بل كنت
أصل إلى عشرين درجة من الانحراف ، وكان مؤشر الاتصال
الأرضى يقف على يسار المركز ، فلا قدر هذا التجاوز بنحو
خمس وعشرين إلى خمسين ميلا .

وجملة ذلك كله أن المعادلة التى بين يدى تحوى فروقا
جنوبية مقدارها من خمسة وثلاثين إلى سبعين ميلا ، وفروقا
شمالية مقدارها من ثلاثين إلى ستمين ميلا . يضاف إليها مقداران
مجهولان . ومن الحكمة أن أقدر أعظم قيمة لهذين المقدارين
المجهولين فى كل من الاتجاهين ، وذلك يمكن تحديد أوسع مدى
شمالا أو جنوبا تكون طائرتى قد بلغت .

فلنفرض أن الرياح العليا المجبولة كانت تهب دون انقطاع
ليلة أمس وصباح اليوم من الشمال بسرعة مقدارها خمسون
ميلا في الساعة ، فأكون بذلك قد انزلت مسافة ٣٥٠ ميلا
نحو الجنوب ، فإذا أضفت إلى هذه المسافة ٧٠ ميلا أخرى
في مقابل الالتفاف حول مركز الصوانق وفي مقابل السير على

مدى النجوم ، كان مجموع ذلك ٤٢٠ ميلا . واذا قدرت اضطراب
المقارب بنحو ٥٠ ميلا بلغ المجموع ٤٧٠ . ويجب على أن اسقط
من هذا المجموع ٢٥ ميلا وهي الحد الأدنى للفرق الناشئ عن
ترك عقرب البوصلة مائلا الى اليسار ، فيكون الباقي ٤٤٥ ميلا
القيت نظرة على الخريطة فوجدت أن ٤٤٥ ميلا تخرجني
عن نهاية الخط المرسوم . فلو كنت قد امنت في الجنوب الى
هذا المدى ، وحافظت على اتجاهي الحالي ، فسوف اصل الى
الساحل الاوروى في نقطة من خليج بكاي الذي يلاطم اقاصي
فرنسا ، ويكون وصولي في الظلام . واذا حجت السحب شيئا
الفر فلن استطيع أن اتبين معالم الساحل ، لو انة مدينة من
تلك المدن الاجنبية ، وعندئذ يجب أن اقلل اتسياب الوقود
واظل في نقطة حتى يطلع الفجر ، وربما لا يبقى معي بعد ذلك
من الوقود ما يلفنى باريس .

قد يكون من الأفضل الانحراف حوالي عشرين درجة صوب
الشمال ، ولو أدى ذلك الى أن اصل الى ايرلندا الواقعة بعيدا عن
طريقى جهة الشمال . فاذا صادفت البحر قبل الظلام استطعت
تعيين النقطة التي اكون فيها ، ومنها اتوجه الى مطار ليورجيه
ومن الممكن ايضا أن تكون « روح سانت لويس » شمال
الطريق المرسوم . فلتفرض أن ريحا جنوبية كانت تهب ليلة
امس فوق السحب بسرعة ٥٠ ميلا في الساعة ، واذا ضرب هذا
الرقم سبع مرات كان الحاصل ٣٥٠ ميلا من اثر الرياح . يضاف
اليها ٥٠ ميلا في مقابل اضطراب عقرب البوصلة ، ويضاف
اليها كذلك ٥٠ ميلا أخرى في مقابل ذبذبة البوصلات ، لأن
هذا الاضطراب يحتمل أن يكون قد انحرف بي الى اى جهة من
الجهتين . ثم يضاف الى ذلك كله ١٠ أميال في مقابل عدم
المحافظة على الاتجاه بدقة مع طول الوقت فيكون مجموع ذلك
٤٦٠ . واذا طرحنا من هذا المجموع ٥٠ اميال في مقابل الانفاق
حول مركز الصواعق و ١٠٠ اميال في مقابل الاسترشاد بالنجوم ،
وهو اقل ما يمكن تقديره ، فيكون الباقي بعد هذا ٤٢٥ ميلا
فلو كنت على هذا البعد شمال الطريق المرسوم فسوف اصل
الى الناطق الاسكتلندى . فلو طرحت عشرين درجة من اتجاهي
على افتراض وجودى جنوب الطريق بمسافة كبيرة فقد اخطئ
الجزر البريطانية البتة . ومعنى ذلك اننى اصل ليلا الى الساحل
النرويجى ذى الضباب والاخايد .

الرياح الشمالية والرياح الجنوبية - ولكن هناك احتمالات أخرى - لنفرض أنني كنت أظفر في مواجهة الريح خلال الليل ودفستى ربح شرقية سرعتها تسون ميلا في الساعة ، فان معدل سرعتي ينخفض الى النصف ويصغى ذلك على بعد ١٠٠ ميل من ايرلندا في هذه اللحظة . فاذا حولت البوصلة ٢٣ درجة الى الشمال اتجهت نحو مدينة جلاسجو .

ولنفرض - حمدا لله على صحة ذلك الفرض - ان الرياح الخلفية التي تدفع طائرتي كانت قوية ، وكانت تهب بمعدل سرعة قدرها ٥٠ ميلا في الساعة ، فلا بد ان اكون الآن على بعد ٢٠٠ ميل من ايرلندا ، واذن فلاحاجة الى الالتفات نحو الشمال ، وسوف اصل الى الساحل الفرنسي حتى وان كنت في جنوب الطريق المرسوم . ويكون وصولي اليه قبل حلول الليل .

هناك اذن ثلاثة ظروف ضد الانجاء الى الشمال وظرف واحد في صف هذا الراى . ويبدو ان الراى الاصح هو الرجوع الى الخطة الاصلية للطيران ، وهى التى وضعتها في سان دييجو منذ بضعة اسابيع عندما كنت في انتظار اتمام بناء الطائرة . فقد كنت جالسا في المصنع وجميع الخرائط منشورة امامى ، وفكرت الا اغير اتجاه البوصلة الا بناء على اسباب معلومة ومؤثرات شديدة الرجحان . حتى اقطع الجانب الاعظم من عرض المحيط . قدرت مركزى شرق الطول القاطع للساحل الايرلندى بمسافة ١٠٠ ميل ، فيسبغى ان ابحت عن البر . فاذا لم يقع نظرى على أى أرض فالواجب ان انقص ثلاثين درجة من اتجاهى ، وبذلك لابد ان اصل عند مكان ما من ايرلندا أو انجلترا أو ساحل فرنسا الشمالى ، مهما يكن اتجاه هبوب الرياح في الرحلة ، ومهما يكن في الطريق الملاحة من الاضطراب .

سأقدر متوسط سرعة طيراتى بمائة وعشرين ميلا في الساعة منذ ما خلفت نيوفونلاند . وعلى فرض أنني قد ضيعت ساعة في الصعود والالتفاف واضطراب البوصلات والطيران المضطرب اكون الآن على بعد ٤٢٠ ميلا من ايرلندا . وسوف أمحو الفروق الجنوبية ، فليس بينها اختلاف يدعو الى تغيير خط السير .

والآن فلأبحث في سرعة الرياح ملقيا نظرة على الامواج فأجد اتجاهها يكاد يكون موازيا لخط سيرى ، وسرعتها حول ٣٠ ميلا في الساعة . وأجد الخط الدائرى المرسوم في خريطة

يشير الى نطاق مغناطيسي عند الدرجة 119 ويبدأ حوالي ٤٠٠ ميل من ايرلندا ، فاذا اضيفت درجة واحدة في مقابل الانزلاق نحو الغرب كان المجموع ٢٠٠ درجة ولكن هناك ربما سرعتها ٣٠ ميلا في الساعة تهب من موقع ينحرف عنى بمقدار ٢٩ درجة فلا بد ان تكون هذه الريح تزحزحي بنحو ٥ درجات . واذا طرحت الشمس الدرجات من ١٢٠ درجة كان الباقي ١١٥ درجة .

وهبطت بعض النمل ، لا تبين برصاة الاتصال الارضى . فوجدت اننى اكاد اتبع خط السير المرسوم ولا ينحرف الا بمقدار درجتين فقط . ولعمل تلك المساعات التى غبت فيها عن الصواب لم تدعب سدى . وقد نكون الراحة التى استسلمت لها والاحلام والاعفاء قد ساعدتني على استجماع القوة التى تعدني لاحتمال عشاق الطيران بعد الظهور وأثناء الليل .

فلما اتممت خططى الخاصة بالطيران اطمانت نفسى . وارتاح ضميرى . واخذت اسرح الطرف في سكينه وصدوء على صفحة البحر . وعلى حافة الافق بقعة وسرة . فان كنت قد انحرفت كثيرا عن طريقى نحو الجنوب . فسوف تقع عيني على بعض السفن ان غاملا وان أجلا . وكانت الشمس مرفوعة ترسل اشعتها الملتببة من النافذة العليا الثانية . ولشدة ما تلهفت الى الاستطلاع بجناح احدي الطائرات كما كنت أصنع بين كل رحلة وأخرى .

وبرزت الى صفحة ذهني ذكرى قديمة . وكانني أرى مضجعة تنورقة بأشعة الشمس قريبة من مدينة دبلودج بولاية مونتانا . وأنا وضديقتي لينتش جالسان في ظل الجناح الاسفل لطائرة ساندوارد نتطلع الى قدم رايك برعب في نزعة بالاجر في الطائرة . ولم تكن قد طرنا طول اليوم . وأخيرا اذا بسيارة خاصة تعطف عن الطريق الرئيسى وتقف قريبا منا . ثم قفز منها سائقها وهو رجل اسمر ، وعلى رأسه قبعة عريضة الخانة ، وهو شديد التشبه بالزراع .

فقال : كيف حالكما . أنا تيرر هذا هو اسمي . كم تطيران لكي تطيرا بي فيرف المدينة ؟

اجاب لينتش : سنتمكن بنزعة طيبة حفا نظير عشرة دولارات . فقال القادم : حسنا لقد اتفقنا . فشدنا السيور حول جسم الراكب في مقعد الكابينة الامامية . وأدركت أنا مروحة محرك ، وخلق لينتش بالطائرة .

لم يكن هناك شبر واحد من الظل بعد أن مضت الطائرة ،
وصرت أتجول ذهابا وجيئة فاذا قد مضى بعض الحصى في جعبتي
الكتلاب البرية . ثم عادت الطائرة بالأكبر بعد خمس عشرة دقيقة ،
فناولنا ورقة ذات عشرة دلائل ثم سار في خيلاء الى
سيارته فركبها . وأسرع بالابتعاد عنا .

واقتسم لينش في وجهي وقال : « سليم . لم يسبق لي
في جميع السنوات التي طرحتها ركبت الطائرة مثل هذه المرة .
فقد ناداني الرجل بعد ارتفاعنا ، ولم أتمكن من سماع ما يقول .
فأدققت البنزين ، وإذا به يصيح : سر بي على انخفاض فوق
النسارغ الرئيسي . » وعندئذ جازفت وطرقت به في محاذاة
ووجهات الحوائيت على ارتفاع يقرب من مائة قدم ، وأخذ كل
من بالمدينة يعدو الى النسارغ ، ولأول مرة في حياتي رايت هذا
الجنون يخرج مسدسين ، ويأخذ في إطلاق الرصاص من فوق
الاجنحة ، وكنا في قلب الحى التجارى . وقبل أن أتمكن من
عمل أى شئ . كان قد أفرغ مسدسيه - أتدري ماذا قال

ونحن نستعد للزول ؟ لقد ذهبت الى عيشهما وصاح بي :
« لقد أمطرت هذه المدينة وابلا من الرصاص وأنا سائر على
قدمي ، أمطرتكما وابلا من الرصاص وأنا على ظهر جوادى ،
وما أنذا قد أمطرتها وابلا من الرصاص وأنا طائر ! » ثم اذا
هو يضحك ويضحك ، ولا شئ غير الضحك .

وامتدت ساعات العصر خاوية حارة آمنة كالسماء اللانهائية
من فوقى . وكانت أشعة الشمس تتحول في الكابينة وتوجه
عقدمة الطائرة نحو الشمال فضغطت الدفة اليمنى . لقد
كنت في حلم من أحلام اليقظة . يجب أن أكون أشد حرصا ، إذ
لا ينبغي أن أفقد الوعي مرة أخرى .

إن أشعة الشمس لعون كبير فهي تجذب عيني في تحركهما
بأسرع مما تجذبهما ابرة انبرصلة أو مؤشر الدوران .
أنى أطرح عن ذهني ثوب الخمول وأرده الى اليقظة والانتباه . ثم
أشد يدي في جيب حلة الطيران التى أرتديها لأخرج منديلا ،
فإذا أصابعي تحس شيئا صلبا صغيرا لم أكن قد علمت به من
قبل ، وكان مختلطا مع مبراتي وفلامي الرصاص . وكانت
تتصل به سلسلة صغيرة عجيبتها وأخرجت هذا الجسم
ورضعتته في راحة يدي . هذه مدالية من مداليات القديس
كريستوفر بها صورة فضة محفورة للقديس بمصدا .

وللمسيح الطفل . فمن أين جاءتني هذه الهدية ؟ لقد دسها
في جيبى شخص لا أرى جزاء ولا شكورا .
الساعة ٩:٥٤ ، أى أنه قد مرت ست وعشرون ساعة عند
أن حلت الطائرة . ومن الشطط أن يترك أى محرك على السير طيلة
هذه المدة من غير اعتناء بأمره . ألا يزال الشحم يصل إلى أذرع
المحرك بانتظام ؟ وإلى متى تستمر الطائرة في الطيران إذا
تجهد الشحم ؟

عالمى أشعة الشمس تنحرك مرة أخرى وتميل البوصلة إلى
أحد الجانبين . ولسبب ما لا يستطيع أن أحول دون اتجاه
الطائرة إلى اليسار . ان شعوري الخطر بأن أيرلندا تقع شمالا
وكأن أن يبطل خطة الطيران التي حسبتها بالعقل . لذلك قررت
أن أحفظ بآلة البوصلة في الوسط . ويجب أن أكون من
السيطة والانتباه بحيث أستطيع أن أفعل ذلك .

ولم أكد أفعل ذلك بضعة دقائق حتى أخذت أحرق في
الاشياء الموجودة في الكابينة . في القماش الذي يغطي الغرفة
وبما فيه من غرر . وفي آثار قدمي التي طبعت دهن الواح
الأرضية . وسرعان ما تنحرف الطائرة نحو الشمال مرة
أخرى . أن هذا يشبه أول طيران طويل فوق الغابات عندما
كنت أقود طائرتي الخاصة حيث كنت أزع المقدمة تحيد عن خط
السير .

كان ذلك في شهر مايو سنة ١٩٤٣ . وكنت قد ذهبت إلى
مطار سوترب بولاية جورجيا لا أشتري طائرة من طراز «جيني»
كان هناك نفر من الميكانيكيين يعملون في تحديد طائرات
الجيش القديمة لبيعها . وقد حسبتني عندما وفدت عليهم
ذا خبرة بالقيادة . ولكن الواقع أنني لم أكن طرقت قط بمفردي .
وكل ما حصلت عليه من التعليم كان ثمانى ساعات منذ عام قبل
ذلك . ولم أمسك بعضا القيادة آنذاك الا قليلا عندما كنت
أطير كميكانيكى مع الفرق التي تلقى البذور في الحقول .

فلما انتهى اعداد الطائرة التي اشتريتها رأيت أن أسير بها
على أرض المطار ذهابا وجيئة عدة مرات قبل أن أحلق بالفعل
وأطير . اعتقادا مني بأن ذلك يعينني على فهم معدات القيادة .
وقد أشعر الا وأنا في الجو . فأتلفت مفتاح البنزين . وصحبت
الطائرة إلى الأرض في شيء من العنف . وجتاحها الايمن منخفض .
والطائرة تنط على العجلات . وجهاز الاتزان يحك بالأرض .

واسرع الى شاب لا أعرفه يعلو وجهه الابتسام ويلبس ملابس
الطيران .

وابتدري قائلا : « لماذا لاتدعني أقفز معك في الكابينة
الامامية قبل أن تحاول مرة أخرى ؟ »

وشعرت بالدم يتدفق الى وجهي خجلا وأجبته : « الهواء
سديد نوعا ما ، ولم أطر منذ شهر أكتوبر . »

فصعد الى الكابينة الامامية وجلس وهو يقول : « لاعطيتك
بعضا من وقتي . وأنا في انتظار الطائرة التي أشرتها » .

وسرت بالطائرة على الارض ثم ارتفعت في الجو . وبعد أن
جربت التحليق والتزول حوالي ست مرات قال صاحبي : « لن
تجد مشقة ما فكل ما بك أنك سدت قليلا . »

الذقة اليمنى تميل ثلاث درجات .

لقد أمضيت في مطار سوتراسبورغا حصلت فيه على ما يقرب
من خمس ساعات من الطيران الفردي . وخطر لي بعدئذ انه قد
أن الاوان لكي اتخذ من بدو الخلق هيئة أرزق منها وعزمت
أن أعمل في الغرب ثم في الشمال حتى أبلغ ميسونا .

وفيل غروب شمس اليوم الاول ، وصلت الى مدينة ميريديان بولاية
ميسيسيبي . وفي مسحة اليوم الثاني عدت الى الاتجاه غربا ،
وهو اليوم الذي ضللت فيه الطريق . ذلك أن المعالم الأرضية

التي كنت أتبع بها الطريق لم تكن مطابقة للخريطة التي
اشتريتها من إحدى الصيدليات . ولم تكن البوصلة عركية هي
مكانها في الطائرة لأنني في أهشي الى الطيران طويئها مع
البطاطين .

وتكاثفت الزواجع وأرغممتني على الصبوط في أحد المراعي .
وسقطت عجلا في حفرة وانكسرت المروحة ، وذهبت
الطائرة ذيلها عموديا في الهواء . وأسرع نحوي عدة رجال وصبيان
فسألتهم « أين أكون . أي مكان ما من لويزيانا ؟ » فقالوا :

« كلا أنك في ميسيسيبي . على مسيرة حوالي مائة ميل من
ميريديان التي بدأت منها » . لقد انجبت الى الشمال بدلا من
الاتجاه غربا .

ولكن ما أسر أن تطير في سماء الأرض اليابسة ، لأنك
إذا ضللت نزلت الى الأرض ، وسألت عن مكانك ، وإن نضب
وقدك خاطبت إحدى شركات البترول في التليفون ، وإن حل

بات الاعياء والتعب تمنعني على الخشائش ، واذا شعرت بحاجة الى النوم نمت .

ها انذا اعيد عن الطريق مرة اخرى بمقدار خمس درجات .
كلا يجب ان اكون أشد حيلة .

كان ذلك هو الصيف الذي هبطت فيه بطائري في مزرعتنا بولاية ميسوتا . ها هي ذي من تحني بنهرها وجدولها وما فيها من حقول وغابات . انها مزرعتنا . وها انا اتخطي السور وأحط بالطائرة على الارض ، وجهاز الاقزان اول ما يحدثك بالارض . لقد نما البوص في كل مكان - والمنزل موصد وفي بابه قفل . فانا أعلم ان المستأجرين قد غادروا المزرعة لانهم عجزوا عن الحصول على ما يقوم بأودهم عنها . حسنا . لا يمكنني ان أدير مزرعة من طائرة تبعد عنها مئات من الأميال .

كان العمال يقطعون في الوادي الاشجار التي كان عليهم ازالتها جميعا حتى تغمر ميناهم سد بايك الارض . لقد عرفت في ذلك اليوم ان عهد الطفولة قد ولى ، وان مزرعتي الواقعة على الميسيسيبي اوشكت ان تصبح في عداد الذكريات ، واسي قد اروي قصتها لاولادى برما من الايام ، كما قص على والدى قصة بيته القديم ومذابح السيوكس في وادي ميسوتا . الشمس تميل الى الغروب وخفت وطأة الريح ، والاصيل السابل يحل محل ضياء الظهيرة الساطع ، وتبدو من بعيد سحب داكنة تدل على اقتراب الزوايع . اهي أوروبا ؟ انني أعرف انها في مكان ما وراء الأفق ، وانها شيء ملموس يمس بشسبه أمريكا . يجب ان تكون هناك فخرائط تبينها ، وأنا أعرف كثيرا من الناس ذهبوا الى أوروبا وتؤيد كتب الجغرافيا والتاريخ وجودها . ولكن ما اعظم رقعة المحيط المتسطة الى مالا نهاية . وما أفرغ الامن تلك بقعة السوداء .

كنت أطير كالحالم واذا بهاتنطف بصرى : نقطة قاتمة فوق سطح الماء على بعد ميلين أو ثلاثة . أهو قارب ! وأغمضت عيني ثم فتحتهما ، ونظرت مرة اخرى . أهو قارب صغير ؟ بل عدد من القوارب الصغيرة منتشرة على لجة المحيط ، وتمر لحظات قبل ان يدرك ذهني أهمية ما أرى . واذا بأثر النفاث يتبدد . أعني قوارب صيد ؟ لا يمكن ان يكون الشاطئ الاوروبى بعيدا وهذه المراكب الصغيرة ، هذه القطع السابحة في الماء اهي ايرلندية أم انجليزية أم استكلندية أم فرنسية ؟ أيمن ان تكون

من التوريج أو من امبيانيا ؟ وما مدى اتساع مياه الصيد عن الساحل ؟

لا يبعد أول قارب أكثر من ميل ، فانخفض بالطائرة الى ارتفاع ٥٠ قدما فوق عقدتنا ولا أجد أثرا للحياة على ظهره . هل ذكر الصيادون عند رؤية طائرتي ؟ لعلمهم اخبأوا جميعا في قاعها عندما سمعوا زلزال المحرك . أو لعلمهم آتوا من قرية منعزلة لم تحلق الطائرات فوقها أبدا . وهل هذه القوارب ترسو في شمال ايرلندا أو في مكان ما من خليج بسكاى ؟ وهل استمر في طريقى طائرا الى الامام أو انحرف شمالا أو جنوبا ؟

انجحت الى القارب الثانى الذى كان يعبر ويهبط فوق الامواج ، فلم أر على ظهره احدا ، ولكن ها هي رأس رجل تطل من باب الكابينة . وبدأ الرجل ساكنا لا يتحرك وهو يحلق في هبوط حتى أصبحت على ارتفاع خمسين قدما من الكابينة ، وأغلقت مفتاح البزوين ليبتل صوت المحرك ، وأخذت أصيح بأعلى صوتي : « أين الطريق الى ايرلندا ؟ »

ونظرت خلفي من تحت ذيل الطائرة أتطلع في وجه الصياد حتى أثبتت أى إشارة تدل على فهم ما أقول ، ودرت بالطائرة راجعا ، ومرت فوق القارب مرة أخرى ، فزابت رأس الرجل لا تزال عند الباب لم تتحرك ولم تنفر ملامحها ، كأنها عديمة الحياة . زاننى لارى وجهه شديدا الاصفرار - أم اننى أتخيل ذلك؟ انها لتشبه رأسا مقطوعة .

ليست هذه القوارب على أى حال حقيقية ، والا فلماذا لا يجتمع بهاراتها على ظهورها لمشاهدة طائرتي ؟ أريد من هؤلاء الملاحين أن يظهروا بالمظهر الطبيعى كالأحياء من الناس . لقد ظلمت نائيا قصيا كالكوالكب والسحبات عند آخر اتصال لى بالناس . الآن لقد عدت الى الأرض وأنا لى شوق الى تحية من أهلها .

هل أطير فوق قارب آخر ؟ كلا فلا أريد أن أفرط في ضوء النهار أو الوقود . ومن الخير أن أبتعد عن هذه القوارب فإن بها شيئا ما يشغل عقلى وروحى . لقد رأيت هذا الصباح جزرا فانقلبت ضيابا ، وقد أفهم معنى السراب ، ولكننى لا أستطيع أن أفهم السفن التى تخلو من البحارة . ثم تلك الرأس الحامدة المظلة من الكوة .

ودفعت هروح سانت لويس وعصيت بها طائرا صوب الشرق
وأخذت عقارب الساعة تتحرك الساعة العاشرة وخمس وثلاثون
دقيقة . الساعة العاشرة وخمس وأربعون دقيقة ، ورفاع السماء
الزرقاء من فوق آخذة في الانكماش ، والطريق مقبل على
أعاصير مطيرة ، وسحب عاصفة كثيفة تتجمع جهة الشمال .

الساعة العاشرة والدقيقة الثانية والخمسون حسب توقيت
نيويورك ، أي انني قضيت سبعة وعشرين ساعة طائرا .
فاذا كنت قد قطعت سنتين درجة من خطوط الطول منذ أن حلقت .
والساعة هنا تتأخر عن توقيت نيويورك أربع ساعات ، أي
حوالي الثالثة بعد الظهر . ها أنا أصبح اتجاهي وأعيد عقرب
اليوزلة الى الوسط .

ها هو الاعصار الاول - جزاؤه بارد ، نقي ، مضطرب في
اعتدال . والمطر يسيل على جناحي الطائرة عدة دقائق . . .
ثم ينقطع وتصفو السماء . . . ويهطل المطر من جديد . وأزرق
الائق فأرى كلما توقف مطوله بين حين وآخر سخاية منخفضة
- عليها رقعة من الضباب . . . يمكن أن يكون هذا هو البحر ؟

انها تبدو كالارض ، ولكنني لا أريد أن أنخدع بسراب آخر .
وعلى بعد عشرة أميال أو خمسة عشر ميلا بين صينين من المطر يوجد
نقد أرجواني مسطح من أسفله كصفحة الماء ثم يتقوس من
أعلى . أهذه تلال ؟ انني لم أبح نيوفونلاند الا منذ ست عشرة
ساعة فقط . فإن كانت هذه هي ايرلندا ، إذن فقد تقدمت الموعد
المحدد بساعتين ونصف ساعة . أيكن أن يكون هذا وهما آخر ؟ كلا
أي محتفظ بصفاء الذهن ، وذهبت عنى حالة الاعتفاء ، فأنا
في يقظة وانتباه . ولم تستطع جزر الضباب سابقا أن تغروني
عن الانحراف عن خط سيرى ، ولكن الاغواء الآن شديد ، وإذا
بالطائرة تندفع نحو أقرب موقع من الارض .

وحدقت فيها طويلا وأنا لا أجرؤ على تصديق عيني . متبعها
الظلال . والخطوط تنقش عن سواحل بها تضاريس وجبال
متصلة . وبرز أمامي وأنا أقرب شاطئ ذو فجوات تقوم من دونه
جزر جرداء . أهذه هي ايرلندا ؟ ان خضرة الحقول لا تدل على انها
حقول اسكتلندا ، والجبال أكثر ارتفاعا من جبال مقاطعة
بريغانيا في فرنسا ، وجبال مقاطعة كورنوال في إنجلترا .
أنا الآن طائر فوق الساحل الذي يعلوه الزبد ، أبحث عن
المالم البارزة التي تنطبق على الخرائط المنشورة على ركبتي .

ويبدو الجبال غنية وسديرة ، والمزارع صغيرة وسخيرة .
ويقع تحتى خليج كبير مسلوب ، وجزيرة طويلة مسخيرة ، ثم
أحدث القرى . . أجبل أن على الخريطة موقعا تنطبق عليه هذه
المنظر كلها - فانا أجز خطا بالحجر على خط هذا الشاطئ .
التي جزيرة فالنسيا ، وخليج دتجبل على ساحل إيرلندا
الجنوبى الغربى .

انى أكاد أكون على خط السير المرسوم بالضبط . فما الذى
حدث لكل هذه الانحرافات خلال الليل حول مراكز الزراعة ؟
وأين ذهبت أخطاء البوصلة الا يجب أن الرياح التى كانت تهب
سحب العواصف كانت تدفع ديل طائرتى دفعا شديدا ،
وأتى فى انحرافى نحو الشمس ان كنت ملهما الهاما اقرب الى
الصحبة والتوفيق من خطط الطيران الموضوعة بالتشوي
والتمكين . يا العجب ان هذا هو الطرف الجنوبى لايرلندا وهائنا
أصبحت حلزونيا ناظرا الى القرية الصغيرة ، والناس يركضون
خارج المساكن فى الشوارع المفعمة بماء المطر ووجوههم الى
السماء ، وأذرعهم تلوح فى يدهم . ها هى المخلوقات البشرية !
لقد عدت من الابدية .

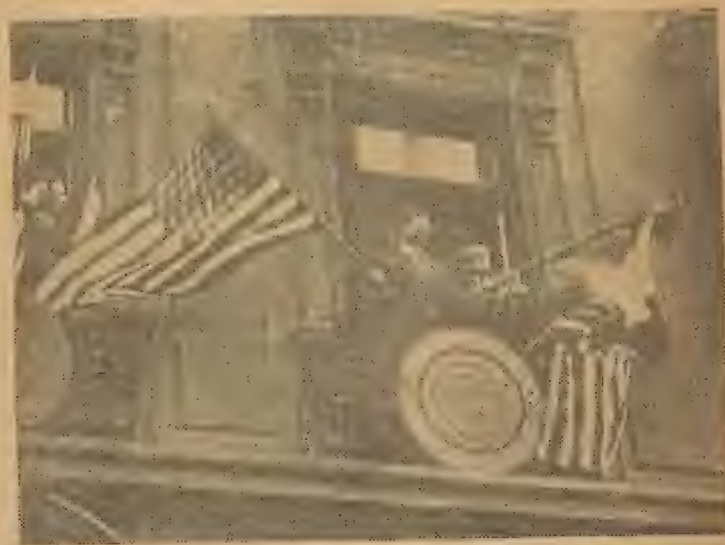
لم تبق الا ست مراحل أطيرها لايلخ باريس ، هى ٦٠٠ ميل
دقت . . وما زالت فى العصرية من الساعات الذهبية
الصورة . ثم نور الشفق بعد انغروب ، وسوف أرى فرنسا
قبل أن يخيم الظلام . ويتجه خط سيرى جنوبا عبر حقول
كبرى الصغيرة الخضراء . وقد زالت غنى الرغبة فى النعاس ،
وزالت معه تلك الاشباح التى أحتت أركب معى هذا الصباح .
ولم تعد تقف خلف منكبى تلمس فى أذننى بالنصح الحالى .
ولم أتبين قبل هذه الآونة انصرافها عني . ولكننى أوقن الآن ان
ركاب طائرتى قد تخلفوا عنها وراء فوارب الحديد .

انى فى غاية اليقظة ، ولم يعد الزمن تقبلا بطيئا لاحد له ، ولم
يعد الاتى خاويا لا أمل فيه ، ولكن أمضى لييلة أخرى فوق
السحاب ، أو أدخل فى صراع جديد مع سوار الضباب
المتجمد ولم يبق فى طريقي الا جزيرة واحدة أعبرها ، بل هو
طرف ضيق من جزيرة . ثم أنظر الى حدود الجزيرة الانجليزية
المرسومة فى خريطتى . نعم لن تمر ست ساعات من هذه اللحظة
حتى أصل الى فرنسا وباريس بالامس كنت أسير فى مطار
روزفلت ، واليوم فى مطار ليورجيه .

لا بد اننى كنت على مسافة ثلاثة أميال من خط سيرى العائلى

العظيم عندما وقع نظري على ايولدا . ولو اننى انكرت عنه
 سبابة خمسين ميلا لعددت ذلك توفيقا عظيما في احسن ظروف
 الطيران . اما ان انحرف ثلاثة اميال فقط فان هذا من باب -
 اهل من باب ماذا ؟ الخط ؟ كلا ان كلمة الخط لتعبر آتفه من ان
 طلق على هذا الموقف ، فهي تلمة تجرى على السنة الذين لم
 يعرفوا على الحياة من بعيد .

لم اكن اومن بظهور الاشباح . ولكن كيف افسر تلك الصور
 اننى حملتها معي طيلة ساعات عديدة من هذا النهار ؟ صور
 شقافة في هيئة بشرية ، وأصوات تتحدث بسلطان وجلال ،
 وكانت تقول لي - كانت تقول لي - يا الله ! ماذا كانت تقول لي ؟
 انه لحاضر عن تذكر كلمة واحدة مما قالت .



لندبرج مع السفير الامريكى
 في باريس

« سمحت بنشرها شركة الاخبار المصورة الدولية »

الختام

لقد اجتازت روح سانت ليس في طيرانها مناطق مختلفة الزمن منذ صبيحة الامل . ويتضح من النظر الى الشمس ان الوقت الآن بعد العصر . ان ساعتى المضبوطة حسب توقيت نيويورك تشير الى الحادية عشرة واختمت وخمسين دقيقة . ومعنى ذلك انى استهلكت من الوقود مقدار ثمان وعشرين ساعة .

وهنا علمت بالقلم الرصاص علامة اخرى على لوحة الاجهزة . وحولت استهلاك الوقود من خزان كل الطائرة الى خزان المقدمة . لاننى اريد استنفاد ما فى خزان المقدمة من الوقود الى انه يفرغ . حتى يتحول مركز الثقل فى الطائرة نحو الذيل استعدادا لائ طارىء قد يرغمنى على النزول . لانه كلما زاد ثقل الذيل ضعف احتمال ارتطام مقدم الطائرة وانقلابها عليه .

وتهب الرياح من ثانيا الضباب . ثم تخف الرياح ، ويخف الضباب . وتتجلى السماء الصافية . فتتمد الرؤية الى حدود الافق . الى اتجاه فى سبرى نحو الجنوب الشرقى على خط وعصى يقسم المحيط الاطلسي من ناحية الطرف العريض لضيق سانت جورج . ولا يبعد عن ساحل كورنشى الانجليزى اكثر من ساعتين . وهذه هى السفن تهادى فى البحر ، وتقع عينى الآن على أربع منها . ولدى وقود موفور ، وعزم مشحود ، وزالت من مسبلى عقبات الطيران الكؤود !

لا اكاد اصدق ان الجو استطاع حمل كل هذا الثقل طوال هذا المدى البعيد . وقد يصبح فى الامكان بعد خمسين عاما ان يسافر جميع الناس على متن الهواء . ولست واثقا من اننى احيد وجود الملايين عن الطائرات فى اطباق الجو . وانى لاود ان اميش حتى ارى من الطيران سائرا فى طريق التقدم والارتقاء . ولكننى عولع بها فى السماء من عزلة خالصة . ولا اصل الى تصورها محتشدة باله . . .

ينقطع صوت المحرك فى دورانه ! واذا بجسدى يتصلب كمالو مستثنى شرارة كهربائية . واسمع دقات مضطربة متقطعة بدلا من الصوت المتوازن . فتدفع يدي العصا الى الامام . صبا على المحافظة بالفرصة على سرعة الطيران . انحرك يفسد ! انها بداية عموط اضطراري امضى كنت مسرفا فى الثقة بنفسى . مسرفا فى الحيلة قبل ان تتم رحلتى الجوية ؟

آه ... لقد فشلت ! فلا خطر عليك ، كل ما في الامر أن خزان
المتدمة قد نفذ طبعاً لرغبتى . وحولت البزوين على الجناح
المتوسط . ثم أغلقت مفتاح الوقود وضابط المخلوط وبدأت
بحريك المضخة اليدوية الى الامام والحلب لاغشى المحرك
والوقود ، وعيناي تسرحان نحو الاتق بحثاً عن السفن التي
تجري في البحر . اذا لم يصنع المحرك ، وانى لارى سفينتين ،
واقتهما على بعد أميال عديدة منى ، بل أبعد مما يبلغه مدى
الهيوط ، ولن تشهدا حتى الرذاذ المتطاير من اصطدام
طائرتي بسطح الماء . ولا تزال الريح الى شمال ذيل الطائرة
بقنديل . ومعنى ذلك أنها ستتحرف الى اليسار دائرة على
نفسها . يجب أن أتمنطق بحزام السجاة . بيد أن هذا يستلزم
أعمال كلتا اليدين ، وذلك فوق ما أطيق أن أجازف به .

لقد وقف الارتجاج والتقطع ، فادبر مفتاح الوقود ، فإذا بالقوة
تنبعث في الطائرة وتنظم حركة الآلة . . . وإذا زادت من سرعة
الطائرة فقد أستطيع أن أعبر تورنوبل وبحر المانش ، وأن
أبلغ الساحل الفرنسي قبل أن يخيم الظلام . وفتحت البزوين
حتى بلغ المحرك ١٧٢٥ لفة في الدقيقة ، وأخذت أقرب جهاز
قياس سرعة الطيران يرتفع الى ١١ ميلاً في الساعة .

وإذا وجدت ضباباً فساأسعد فرسه ، وأطير فوق باريس
معتمداً على الحساب فقط ان أنصبي الامر ذلك . . . وفي
استطاعتى أن أدور وأدور طول الليل ، ثم أصبى بعد الشروق
أو أواصل السير الى روما ، فهذه خريطة أوروبا أرى فيها روما على
بعد ٧٠٠ ميل من باريس . وسوف أصل الى مطار ليونجيه
ومع احتياطي من الوقود يكفي للسير قرابة ألف ميل . انه لمن
العار أن أصبى هناك ، فقد ذهب اليوم عني ، وأستطيع أن أمكث
حيث أنا ، وأطير الى عالا نهاية . ولدت لنفسي : فكر في الامر
هلبا . رحلة جوية الى روما طولها ٤٣٠ ميل من غير توقف ،
ولكننى وضعت خطة هذه الرحلة لكي أن تنتهى في باريس ، فمن
واجبى أن أبذل قصارى الجهد لكي أحط بطائرتي في مطار
ليونجيه .

الساعة الاولى والدقيقة الثانية والخمسون بتوقيت نيويورك
أو حوالي منتصف الساعة هنا .
وهنا انذا امر فوق الارض من جديد : مزارع صغيرة الرقعة ،

ظاهرة الحدود . ويفصل بعضها عن بعض أسوار من الشجيرات
تنب يتاح للمزارع أن يكتسبوا من البناء هذه هي كروبول .
ما يقوم بأوده من حقل صغير كوده الحقول ؟ إن مائة من هذه
الحقول لتشتملها ضيعة واحدة من ضياع القمح في كانساس .

وهبطت إلى ارتفاع ٥٠٠ قدم ، ورايت الشاسي يرفعون
وجوعهم إلى السماء وأنا أمر فرقتهم . أبطنون أنني قائد
طائرة يويطاني في رحلة موضعية ؟ أيعرفون أنهم ينظرون
إلى طائرة قطعت الرحلة من الولايات المتحدة إلى إنجلترا في
ثلاثين ساعة ؟ غير أنهم حتى إن كانوا قد سمعوا بابتداء الرحلة
من إذاعة الراديو المحلي ، أو من الصحف ، فلم يجول بخاطرهم
أنني قد تمكنت من قطع الرحلة في هذا الزمن الوجيز .

وما هو بحر المانش أمامي . لقد عبرت إنجلترا حقا بسرعة
كيرة ! هذا صحيح ، فانه ليست إلا شبه جزيرة ضيقة تؤدي إلى
أرض لانهاية لها . ومع ذلك لم تمض سوى ثلاث ساعات
بعد أن وقع بصري على إيرلندا . أمي أجد صعوبة في التمود على
هذه المسافات القريبة في العالم القديم . ويأخذ القضاة في
الإنشمار على الساحل الذي خلفته فأصعد في الجو إلى ارتفاع ٢٠٠
فلم واستنقمت في السير . الشمس ماثلة إلى المغيب ، ولم تبق لها
إلا بضئع درجات حتى تختفي وراء الأفق . وفي القنال بضعة
من السفن .

ويعد شاطي ، فرنسا يده ليستقبلني ساطعا في ضوء
الغروب . ونحن هذا الشاطي . منذ ثلاثة عشر يوما قام
الطياران لتجسس وكولي في رحلتهما الجوية عبر المحيط .
فإلى أي صفاة بلغ بطيرانهما ؟ ولماذا فقدوا ؟ أكان ذلك من
جرا خلل أصاب المحرك فتعطل ، أم من جراء نقاد الوقود ؟ هل
أطبقت عليهما ليلا سخابة عاتلة كالطود من سحب الجليد ؟ أو
لعنهما قد ضل في دروب السماء ولم يهتديا قط إلى الأرض ؟ لقد
كانا هما أيضا يطيران على بساطه مسحور . ولكن سحره بطل على
نحو ما . فماتت هاتين بالمراسط الإخطا . كقفوة دقيقة
لا تدركها العين المجردة في رباط واحد الأجزاء ، أو بضع بللورات
من الثلج في أنبوبة . فنتوري أو الانقار إلى ساعة من النوم .

هذه شربورج . . . والشمس ترشك أن تمشي الآن ، وأنا أطل
على أول مدينة فرنسية أمر بها . لقد أتممت أول رحلة جوية
رحلة بين قارتي أمريكا وأوروبا . وأطوى خريطة المحيط ثم أشر

خريطة فرنسا . لقد وصلت قبل الزمن المعين بوقت طويل .
وقد لا أجد أحدا في انتظارى بمطار ليورجيه .

أبذل الليل أستاره على الشرق كله . وأصبح النهار وقفا
على سماء الغروب التي مازالت مصطفة بشفق الغروب . وكل
ما سوف تلحظه عنى من فرنسا قبل أن أحط بالطائرة لن يعدو
عندا الاصيل المستطيل فى أواخر الربيع . وعطبت بمقدمة
طائرتى . وأخذت أدرس المزارع والنقوى . فلم أتمكن من قراءة
الماهيات . ولكنى أبصر الشوارع الضيقة التي تحف بها من جانبيها
صفوف الحوائث ، وأبصر الأجران ذات الأسوار .

ويخرج الناس الى خارج منازلهم وأنا أصبح فوقها . .
منهم الفلاحون ذوو السراويل الزرقاء . ومنهم النساء ذوات
امساك البيضاء . ويدب الاطفال بينهم فى هرج . ويتطلع الجميع
الى مصدر ذلك الدوي الذي يتشرفوق سقوف دورهم . والساعة
الرابعة والدقيقة العشرون ، وذلك بعد التاسعة والثلاث هنا .
لقد فات وقت العشاء ! فامساك عصا القيادة بين ركبتي ، وأفتح
ببدي كيسا من الورق قد تشبع بالشحم . واستخرج منه قطعة
ساندويتش ، هى أول طعامى منذ أن صعدت فى الجو . وتوجه
إلى الطائرة عندئذ بمقدمتها صاعدة فرفع العصا أماما وأخلفها بين
ركبتي مرة أخرى . وأفتح غطاء عاء الماء . فانا الآن أستطيع
أن أجرج ما أشتهى من الماء . فهناك المزيد منه تحتنى اذا أكرمت
على النزول بين هذا المكان وبين باريس . ولكن هذا الساندويتش
لا طعم له انى لاجد صعوبة فى ازدراده .

وأخذت معالم الارض تختفى مع انتشار الظلام . وانعدمت
رؤية الألوان ، ولم تبق الا الظلال ، فالغابات أشد حلكة
من الحقول ، وأمسواها ليست الا خطوطا سوداء . والاضواء
تتلاها من القرى . ومن مساكن الفلاحين . وعادت لوحة الاجهزة
تسطع بالضوء . واجتذبت عصا القيادة صاعدا الى ارتفاع ٢٠٠٠
قدم .

واذا بنور يومض من ثيابا بالظلام على بعد أميال . فحدقت
انظر فى المنطقة التي صدر عنها هذا الوميض ، واذا بوميض آخر
انه منار جوى . وهناك منار آخران يومضان فى أقصى الارض
الى اليسار . ولا شك أن ذلك هو الطريق الجوى ما بين لندن
وباريس . ولم يكن قد أخبرنى أحد بوجود أنوار هادية . وسوف
يكون كل شئ من الآن فصاعدا يسيرا سهلا ، فان هذا الخط من
المنارات ينحنى مع خط سيرى . ثم أصعد مرة أخرى وأستوى

على ارتفاع ٤٠٠٠ قدم . وقد انتشرت على الأرض هنا وهناك
عقود من الأنوار ، بعضها وهي الكبيرة من المدن . وبعضها من
القرى . وسوف تكون باريس غمرنا متوقدا في جنح الليل .
ولم تعد عندي أي رغبة من العساس . ولم تعد عيناى
حامدين كالحجر . ولا أشعر في حصى بأى ألم .

ولم أكد أرى من باريس أول الأمر إلا ضوءا خائبا ، كأن القمر
قد أشرف على البزوغ قبل غوصه . وتطلع باريس من أفق
الأرض . وقد قطعت نحو ثلاث وثلاثين ساعة منذ أن طرت من
لنچ ايلاند . وكلما تعاقبت الدقائق انبثقت عنائيد من
الاضواء أشبه برؤوس الأبر ، وكان صفحة الأرض قد انتشرت
بالنجوم تحت سماء ساطعة والكواكب . . أنها عصابات من
باريس . . خطوط مستقيمة من الأنوار . . ومجنيات من
الأنوار . . وميادين من الأنوار ، وكلها تحدد هيئة الشوارع
الكبرى والحدائق . والدور جلية ظهرة . وهناك لك على عناق
سحيق عمود من الأنوار متطلع نحو السماء . . ذلك هو برج
إيفل . وعزت حوله ذورة واحدة ، ثم انعطفت إلى الشمال الشرقي
بحو مطار ليورجيه .

لم يكن مطار ليورجيه مبنيا على الخريطة التي معي . ولم يعرف
أحد ممن كان يعبود إلى أميركا موقعا على وجه التحديد . وسمعت
الجميع يقولون : « انه ميناء جوى عظيم لا يمكنك أن تخطئه » . وليس
عليك إلا أن تطير متجها إلى الشمال الشرقي من المدينة .
ولذلك رسمت بالقلم الرصاص دائرة على الخريطة الموجودة معي .
والآن تنجبه . روح سانت لويس . كنهم ينطلق إلى مركز
تلك الدائرة .

لا بد ان يكون هناك منار يسطع من ميناء جوى عظيم
كهذا . ولكن أقرب منار أبصره يقع على مسافة ٢٠ ميلا ناحية
الغرب لا ناحية الشرق . وهذه من السرعة باحنا عن المطار . فلم
أر أي ضوء . غير أنني أظن على ارتفاع ٤٠٠٠ قدم وقد تكون
أشعة المنار من الضعف بحيث لا تسترعى النظر من هذا الارتفاع
الذي لا يبدو منه المطار إلا رقعة قائمة من الأرض تحيط بها
خطوط مستقيمة من الأنوار متساوية الأبعاد ، ويطل من

بين هذه الألوان الصفراء بعض الانوار الحمراء والخضراء .
 لها على رقعة سوداء الى يساري من الشعة بحيث تصلح
 تكون مظارا ، والانوار تحولها من جميع الجهات ، ولكن هذه
 الانوار ليست في خطوط مستقيمة ، وليست الابعاد بينها
 مساوية ، بل ان بعضها يتجمع متقاربا بشكل غريب . فاذا لم
 يكن هذا مظار ليورجيه ، فاين يمكن ان يكون ؟ وانحرقت الى
 اليسار لامر من فوق هذه الرقعة . هذه انوار تنبع من ذلك الركن
 من الرقعة المظلمة ؟ انها اضعف مما يسمح بهبوط للطائرات .

يبين المكان كأنه عينا جوى . ولكن ترى لماذا يتخذ مظار
 هي ناحية مكتظة كهذه ؟ هناك الى أحد الجانبين آلاف من الانوار
 يحتمل ان تكون صادرة من أحد المصانع . . . اكاد الآن اكون
 في سمت المكان ، ولا أستطيع ان ارى انوار التحذير ، ولا انوار
 الاقتراب ، ولا منارا دوارا ، ولكن هناك الانوار المشعة التي
 تكشف عن حدود ميدان فسيح . نعل عادة الفرنسيين ان يطلقوا
 مناراتهم اذا لم يحسن موعده وصول احدى الطائرات . وأنا لم يحسن
 موعده وصولي بعد . وحتى اولئك الذين يظنون انني قد تنجح
 في فرصة بلوغ باريس ، لن يتوقعوا وصولي في هذا الموعد
 المبكر . واذن فلماذا تترك الانوار المشعة موقدة دون انوار
 الحدود المحيطة بالمطار ، ودون المنار الدوار ؟

هذا المكان في الاتجاه الذي ينبغي ان يكون فيه مطار ليورجيه .
 ولكنني كنت أتوقع أن أجده أكثر بعدا من المدينة . ولذلك
 ساستمر طائرا صوب الشمال الشرقي بضعة أميال أخرى ، فاذا
 لم أجد شيئا آخر يبدو كأنه مطار ، فقلت راجعا وطلقت على
 ارتفاع أدنى .

انقضت خمس دقائق ولا شيء يشق غياص ظلام الارض سوى
 انوار البلاد الصغيرة ، وانوار بيوت الريف ، فرجعت عائدا
 من حيث أتيت ، وضيق فتحة أنبوب الوقود قليلا ، وبدأت في
 هبوط متئد . وكان مقياس الارتفاع يشير الى ٢٠٠٠ قدم ،
 وأنا أدنو مرة أخرى من الانوار المظلمة ، من الاضواء الا اظير
 على انخفاض كبير ، فلا بد من وجود شواخص عالية لاذاعة
 الراديو في موقع ماحول باريس ، وأخذت أضرب مصباح الجيب
 الكهربائي الموجود معي نحو الارض وأرسلت به اشارات
 تنطوي على رسالة ، ولكنني لا أجد عليها جوابا ، ولا أرى لها
 استجابة .

وحلقت دائريا . أجل انه لطائر قطعا . وما أنا أبصر قطعة من
بمطاط مرصوف ممتدة قبالة باب عظيم مفتوح نصفه . أمر
مطار لبورجيه ؟ وأخذت أهيطن في خط حلزوني وجناح طائرتي
الأيسر منخفض نحو الأرض . أسوق أثرك لهذه الأنوار الغامرة
على الجانب الجنوبي براحا منسعا . فقد تكون بعض مداخل المصانع
الشائعة .

وكلما انحرقت يمينا ويسارا كنت لي معالم جديدة . من خلال
الظلام الحالك . والظلال الممتدة . فأبصر الآن أركان حظائر كبيرة
غير واضحة المعالم على مقربة من الأنوار الغامرة . وأرى وأنا
في الجانب الآخر من المطار أن تلك الأنوار الصغيرة . ان هي الا
مصابيح سيارات . ليست نواقذ تمنع من المصانع . ويبدو
كأنها متوقفة عن المرور في طريق يمتد خلف الحظائر . انه لمطار
دائلي لا تبين منه الأنوار الغامرة شيوى . وكن صغير . ولا بد أن
يكون هذا المطار هو لبورجيه .

سأفحص الميدان من ارتفاع قريب لا تحقق من خلو سطحه
من آلات الدرس . أو الماشية والأخنام . أو الساريات التي
تحول دون الهبوط فيه . وبعد . علم أن عندهم غير هذه الأنوار
فلا بد أن توقد . وحولت صمامات الوقود الى خزائن الجناح الأوسط
وصوبت ضوء مصباح الجيب على لوحة الأجهزة فأحصا اياها
أمرة الأخيرة . وتصلقت بحزام النجاة . واتجهت بمقدمة « روح
مات لويس » نحو الأرض في مهبوط حلزوني .

فلما صرت على ارتفاع ١٠٠٠ قدم رأيت جهاز الرياح فوق
أحدى البنايات ينير ضوء باحت . وكان الجهاز منتفعا الى حد يكفي
ليبين اتجاه مهبوطي . وكان هذا الاتجاه من فوق الأنوار الغامرة .
وبعيدا عن الحظائر . ان عيني انعجزان عن اختراق سحب الظلام
المخيم على الجزء الأوسط من المطار . فما أعجب هذا المهبوطا
اننى لبالغ اليقظة . ولكنى لا أستطيع تقدير السرعة من
انسياب الوقود . ويجب أن أحذر السرعة الفائقة فلا أعرض
الطائرة للتعطيل . أصبحت حركاتي آتية كما لو كنت أحاول
الهبوط بالطائرة منفردا .

ووجهت مقدمة الطائرة قريبا من الأنوار الغامرة مستويا في
النيران كلما دنوت . لا تكاد الريقعة المضاء تكفي للمهبوط .
وانخفضت بالطائرة الى مائحت مستوى سقف الحظائر
بعث رأيت لون المروج والأرض منسطة الى الحد الذي تكشفه
لى الأنوار الغامرة . وليس في إمكانى الحكم على تلك البقعة

المانعة وراء ذلك . وهناك أنوار بعيدة دقيقة كرموسى الابو تيدو
كانها ترسم الحد الأقصى من المطار . ولما كان مطار ليجورجيه
من المطارات العظمى ، فالرجح أن تكون تلك الرقعة المظلمة
خالية لا عائق فيها . وليس أمامى إلا المحاذرة بالاستناد إلى
هذا القرض .

وفتح أنبوب الوقود . وأخذت أصعد لأدور دورة أخرى ،
ولم أجرؤ على أن أصعد فى خط عمودى اختفاء بوصولى . وحيث
تد فقت الشعور الطبيعى . فلا بد من قيادة روح سبانت لويست
كما لو كنت ألقن أحد التلاميذ درساً فى الطيران .

وارتفعت إلى ١٠٠٠ قدم ، وما هى مصابيح باريس تظهر
من جديد كأنها بحيرة من السحور . لكن الرقعة المظلمة تحت أنوار
كما هى . ولم يؤقد أحد أى مزيد من الأنوار ، ولا تزال
السيارات محتجرة محتشدة فى الطريق تسد حركة المرور ، ولا
شئ يدل على حركة مافوق أرض المطار .

وقد شرت الآن حوالى ربع ميل مع الريح . وما تذا أعرد
زيد الوقود للمحرك ، وأدور دورة تأهباً للانطلاق الأخير .
عل هبوطى مناسب ؟ اننى أطيء سرعة ٩٠ ميلاً فى الساعة ،
ولو مضيت بهذه السرعة لكناؤزت الحدود ، واضطمت
بالهواجز . فأخذت أجذب عصا القيادة ، وأهبط جهاز
الانزاح ، وأغلقت أنبوب الوقود . انى لا أكاد أسمع صوت الآلة
المحركة وقد أخذت تهدأ . أهى أبطأ مما ينبغي ؟ يجب ألا تتوقف
الآن . . . والسكون كأنه فراغ تام . وأفتح الوقود دفعة
واحدة . كلا اننى لاشد سرعة مما يحسن بى . وبدت الطائرة
كأنها توشمك ان تتحطم بصرف النظر عن هذه السرعة . . . ان
اقتدارى إلى الاحساس ليزعجنى . . . وأود أن أزيد من الوقود
حتى أنزلق بسرعة . . . ولكن . . . وبضرت إلى لوحة الأجهزة . .
درابت مؤشر السرعة بين ٨٠ ميلاً فى الساعة . وسوف أتجاوز
المنطقة التى تفصلها الأنوار على الرغم من هذه السرعة . والأفضل
أن يكون الهبوط سريعاً حتى لواقتمت الرقعة المظلمة ، كما أنه
من الأفضل أن أهبط من ارتفاع كبير لأجتناب الساريات والمداخن
التي قد تكون على حافة المطار . لا يجب أن يعتمد الطيار
فقط على الأنوار الهادية إلى العوائق ، ولا سيما ان كانت
العين لا ترى شيئاً شيئاً .

وأنا الآن على بعد ١٠٠ ياردة فقط من الحظائر ، ولكن ارتفاعي كبير وسرعتي عظيمة . اذير الدفة الى اليسار . . . انزلت جانبا . . . باحتراس . . . يجب الا اقترب من الارتظام . لا ازال شديد الارتفاع . فادفع العصا اماما لا نحدر احدارا اشد تاركا مقدمة الطائرة متجهة الى اسفل . وأنا الآن تحت مستوى السقوف . فاعتدل في السير . ثم زفرة قصيرة من المحرك . أنا الآن فوق الرقعة المضادة . . . والحشائش قد تؤمنني وتستقبلني . . . لا تزا السرعة أكثر مما يجب . والذيل مرتفع أكثر مما يجب . فاستعد للارتفاع ثانيا . فالانوار خلفي بمسافة كبيرة . أعطى الطائرة النهاية القصوى من القوة ، وارتفع في الجو لكي يحاول النزول مرة أخرى ؟

وتمس العجلات الأرض مساخيفا . ثم تعود الى الصعود . فادفع العصا الى الامام . وتعود الطائرة فتحبط على الأرض . ثم تعلو . ثم تهبط . وفي هذه المرة نزل مؤخر الطائرة . ليس هذا الهبوط على الأرض ردينا . ولكنني لا أبصر شيئا أمامي يواجهنني . وتنتل الطائرة وهي توغل في الظلام . الهويني الآن . . . أسير ببطء . يمكنني من الالتفاف على الأرض بالطائرة بسلام . الدفة الى اليسار ثم الى العكس . العصا الى الناحية الاخرى . ولهتزه روح سانت لويس وهي تدور حول نفسها ، ثم تكف عن الحركة راسية على الأرض في وسط مطار لبورجيه . وشرعت في تسييرها الى الخلف حيث الانوار الغامرة والحظائر ، واذا بسائر الميدان يمتلئ بأشباح تجرى .

لم أكن مستعدا لذلك اللقاء الذي استقبلت به في مطار لبورجيه في تلك الليلة من شهر مايو سنة ١٩٢٧ . ولم يكن يخطر ببالي أن أخبار طائرتي كانت ترسل على وجه الدقة ، وأولا بأول طيلة الطريق بين ايرلندا وعاصمة فرنسا ، غترة سماء خليج ونجل ، ومدينة بليموت ، ومدينة شربورج . ولم يتبادر الى ذهني وجود أية علاقة بين وصولي وبين احتشاد تلك السيارات التي زحمت الممر في الطرق . واذلست عجلتنا الطائرة سطح الأرض لم يكن لي من سبيل لأن أعرف أن عشرات الألوف من الرجال والنساء كانوا يحطمون الاسوار ويهدرون كالسيل مكشحين الحراس أمامهم .

ولم أكد أعزل اختيار عن محرك الطائرة حتى كانت نوافذ الكابينة قد حجبتهما الوجوه المتصصة بها . واضطربت « روح سانت لويس » تحت ضغط الجماهير المتزاخمة . وطرق سمعي ضجوت نقصف الخشب من خلفي عندما ضغط أحد الناس بشغل شديد إحدى الشرائع الجانبية . ثم طفقت شريحة أخرى ، ثم ثالثة ثم سمعت كذلك خفيف ثمزق في القماش . ففهمت من ذلك أن طلاب « التذكارات » كانوا يعملون على قديم وساق . ولم يكن يد من وضع حرس حول طائرتي قبل أن يستفحل الضرر والتلف .

فناديت بأعلى صوتي : « هل من أحد هنا يتكلم الانجليزية ؟ » ولكن القوضاء والاضطراب حالا دون الجواب ، وكنت أسمع غطيط القماش ، وكل لحظة أحس بأن ذيل الطائرة يزحف على الأرض الى الخلف وإلى الأمام متعلبلا . وقد دار بخلي أن القوائم سوف تنعيج وتلنني اذا صعد الناس الى الطائرة ، فعزمت على أن أخرج عن الكابينة ، وأن أسعى في تنظيم حراسة الطائرة ولم أكد أفتح الباب حتى امتدت عشرات من الأيدي وأمسكت بساقي ، وذراعي ، وجسمي . ولم يسمع أحد ما تفوهت به . ووجدت نفسي طريحا فوق عمامات الجمع الحاشد وسط خضم من الرؤوس واختلطت آلاف من الأصوات في دوي كالزئير . وغابت « روح سانت لويس » عن ناظري . وكنت أخشى أن أسقط تحت أقدام هذا الجمع الصاحب للجب فتعجز عضلاتي المتصلية ، بعد أن كنت قاعدا في الكابينة حوالي أربع وثلاثين ساعة ، عن التضال للوقوف من جديد .

وقد حاولت أن استنوي جالسا ، أو أن اسلسل فائف قائما بين هذا الحشد ، أو أن أنقلب فارتكس على يدي وركبتي ، ولكنني لم أستطع شيئا من ذلك كله ، فكانت تلك المحاولات محض تفريط في جهد قد احتاج اليه لانبج بنفسي اذا حاق بي الخطر والاح لي أن أفضل شيء أفعله هو الاسترخاء . وتحققت أن أولئك الذين يحملونني لن يدعوني أسقط مهما يحدث لهم .

وبعد عدة دقائق أحسست بأن الخوذة قد نزعت عن رأسي ، ثم اذا بأيد شديدة تقبض على جسبي وأخذت أسمع اسمي يلفظ بدني وضوح . وفجأة استويت واقفا على قدمي ، وتأبط ذراعي في قوة رجلان . واذا أنا بعونهما أندس بين الحشد غير ملحوظ . وفي أثناء الاسبوع الذي مكثته في باريس ، وقفت على تفاصيل ما حدث مساء السبت في مطار ليورجيه ، ذلك أن السلطات

الفرنسية كانت قد أرسلت إلى المطار قوة إضافية من الحراس، وعززتها بكتيبتين من الجنود، فلما حطم الجيهور تلك الأسوار الحديدية وتدفق إلى الساحة اكتسح الشرطة والجنود، وألقى طياران فرنسيان هماد ثرويات ودنلاج نفسيهما على مقربة مني في لحظة من الناس، فجذب دنلاج ذراع دثرويات وصاح به: « تعال معي إلى القوم ليخفقونه » قفز لا قدمي إلى الأرض، وأصبحت في جنح الظلام شخصا مجهولا من الجيهور... ولست أدري كيف استقرت خودتي فوق رأس أحد مخبري الصحف الأيمنيين فأشار إليهم بعضهم ونادى: « هاهو لندبرج ها هاهو لندبرج! » فاستقوى المتجمعون على المخبر، وتركوني خرا طليقا.

وذهب دنلاج مسرعا ليأتي بسيارته الريتو الصغيرة، بينما نسلك بي دثرويات إلى أطراف الحشد الأخير. فلما أقبلت السيارة قلت لصاحبي انني أود قبل ذهابي أن أتحدث من حراسة « روح سانت لويس ». ولم أكن أنطق بكلمة واحدة بالفرنسية، ولم يكن صاحبي يتكلمان من الانجليزية إلا النزر القليل. ثم أجباني بأن طائرتي تحت الحراسة، ولا حاجة بي إلى الرجوع إليها. وكانت نبرات صوتيهما وملامحهما تدل على الصدق.

ودخلت بنا السيارة احسنى الحظائر، وانتقلنا إلى حجرة صغيرة في إحدى جوانبها، وأقعدني صاحبي على كرسي، وأطفأ معظم الأنوار حتى لا يكتشف الجيهور مكاننا، وطلقنا يسالاني ن كنت أريد شيئا من الطعام أو الشراب، أو أريد طبيبا يعنى بأمرى، أو أريد أن أضطجع. وما كان علي إلا أن أقضى اليهما بما أريد، ففرنسا كلها تحت أمري كما أخبراني.

ولم أكن أشعر بميل إلى الانشطاج، ولست بحاجة إلى الطبيب، ولكنني كنت شديدا قلقا على طائرتي، واقتربت عليهما أن نستقل السيارة عائدين إليها، ولكن الطيارين الفرنسيين زما شفقيهما، وهما رأسيهما علامة الرفض، فسألتهما عندئذ عما يجب علي اتخاذه من إجراءات الممارك وإدارة الهجرة فقد كنت مشغول البال بذلك لأنني لم أحصل على تأشيرة بالدخول على جواز السفر. ولم يكن جوابهما سوى الابتسام والضحك. فانتبهت إلى أن أصوب ما أقول هو أن انتظر، وأن أدع الحوادث تأخذ مجراها، وسألت صاحبي: أعندكم ماخبر عن ننجس وكولي. واعتزاهما الوجوم وقالوا: لم يات عنهما ماخبر

ثم ذهب دترويات للبحث عن ضابط أرقي منه رتبة . فالتقى
في غمرة العشد بالماجور فايس من فرقة قاذفات القنابل التابعة
للواء الرابع والثلاثين من السلاح الجوي الفرنسي . ولم يصدق
الماجور أنني كنت جالسا في تلك المحجرة المعينة . وقال لدترويات :
هذا مستحيل لقد حمل الجمهور لندبرج طاقرا فوق الرؤوس الى
لجنة الاستقبال الرسمية . والمحتمل أن يكون قد رأى المخبر
الصحفي وعلى رأسه خوذتي وهو يكافح الجمهور الذي سار به الى
السفير الأمريكي . بيده ان الماجور فايس سيار في اثر
دترويات . فلما أبصرني أصر على أن أنقل الى مكتبه في الجانب
العسكري من المطار على مسيرة نحو ميل من تلك الحجرة .
وركبنا السيارة الرينو مرة ثانية واخترقنا بها المطار الى الجانب
الآخر . ثم جاء دور الماجور فايس في الخروج للبحث عن ضابط
أرقي منه رتبة . .

ومرت ساعة قبل ان يطرق سمعي أصوات أمريكية . وقال
قائل ان سفير الولايات المتحدة كان خارج الغرفة . ثم فتح الباب
بعد برهة ودخل سعادة ميرونت . هريك . وقدموني اليه . وكان
رجلا عظيم الوفاة شديد التواضع وأخبرني أنه سوف يصحبني الى
السفارة . فقبلت ذلك عبتها مفتيطا . ولكنني طلبت أن ألقى
نظرة على « روح سانت لويس » قبل ان نبرح المطار .

وتلت ذلك مناقشة بالفرنسية اشترك فيها كثير من الناس اكثروا
لي بعدها أن « روح سانت لويس » لم يصبها تلف بليغ . وأنها قد
أودعت حظيرة مغلقة بالرتاج . وحولها حرس عسكري . وقال
بعضهم أنني بحاجة الى النوم وسوف يكون صاك بعد ذلك
متسع من الوقت لرؤية الطائرة . ولم أكن أعلم في تلك الآلة ان
السلطات الفرنسية كانت حريصة على أن تتم جميع الإصلاحات
قبل أن أرى الطائرة . ولما لم أكن أطيع أن أطرخ عن
ذهني ما سمعته من تكسر الخشب وتمزق القماش . فقد ارتقبنا
سيارة ديلاج ومضينا الى حظيرة « اتحاد الطيران » حيث كانت
الطائرة قد أودعت هناك . ولقد ارتعت عند رؤية طائرتي . فقد
كانت جوانب هيكلها مملوءة بالخروق والدوب . وقد انزع
أحد طلاب « التفكارات » إحدى آلات التشخيص من المحرك . ومع
ذلك فلم يكشف الفحص الدقيق عن وقوع ضرر جسيم . وتكفي
بضع ساعات من العمل حتى تعود الطائرة صالحة لشق عباب
السماء .

لقد حان الوقت فعندئذ لاشأ أزعج الى مرافقة السفير هريك
وان أركب واياه الى باريس . ولكن صاحبي عجزا عن الاهتداء
الى مكانه . وبعد أن قضينا ربع ساعة في البحث والتنقيب قررا
أن يصحباني بنفسيهما الى السفارة الامريكية . وعندئذ
خرجنا نحن الاربعة - فايس وديسلاج ودترويات وأنا - في
السيارة الرينو الصغيرة ، ولم تسترع سيارتنا النظر ونحن
نخترق طريقنا ونسط الجميع الحاشد .

ورحلنا الى باريس في الطريق الفرعية غير الممهدة اجتنابا
لحركة المرور المكثفة . فلما بلغنا نهاية شارع طويل أوقف ديلاج
سيارته في جوار قوس حجري عظيم عليه نقوش معقورة تضيق
أنوار مبادئه . ومضى بي صاحبي من تحت ذلك القوس فالتفت
نفسى واقفا معهما ضامتا أمام قبر جندي فرنسا المجهول ، والنار
تشعل أمامه لا تخبو . لقد رغبا أن تكون أول وقفة لي في باريس
كما قالوا تحت قوس النصر .



مركب لنديرج في عودته
الى بلاده منتصرا

« سمحت بنشرها شركة الاخبار المصورة الدولية »

وصلنا إلى السفارة الأمريكية قبل السفير هريك فان سيارته قد عطلتها حركة المرور المزدحمة ما بين المطار والمدينة . كانت الساعة قد أوقفت على الثالثة صباحا عندما بلغ دارة في رقم ٢ بشارع بينا . وكنت بانتظاره بعد أن تناولت عشاء أعدته لي خدمة على الرغم من تلك الساعة المبكرة . وتجمعت في الشارع المواجه للدار فئة قليلة من الجمهور أكثرهم من رجال الصحافة ، واقترح هريك دعوتهم إلى داخل الدار فلبوا ، وليست بضع دقائق أجيب عن أسئلتهم وأجبتهم عن رحلتي الجوية . ودقت ساعات باريس الربع بعد الرابعة قبل أن أوى إلى فراشي . وكانت قد مضت على ثلاث وستون ساعة لم تكن حل فيها عيناى بالنوم .

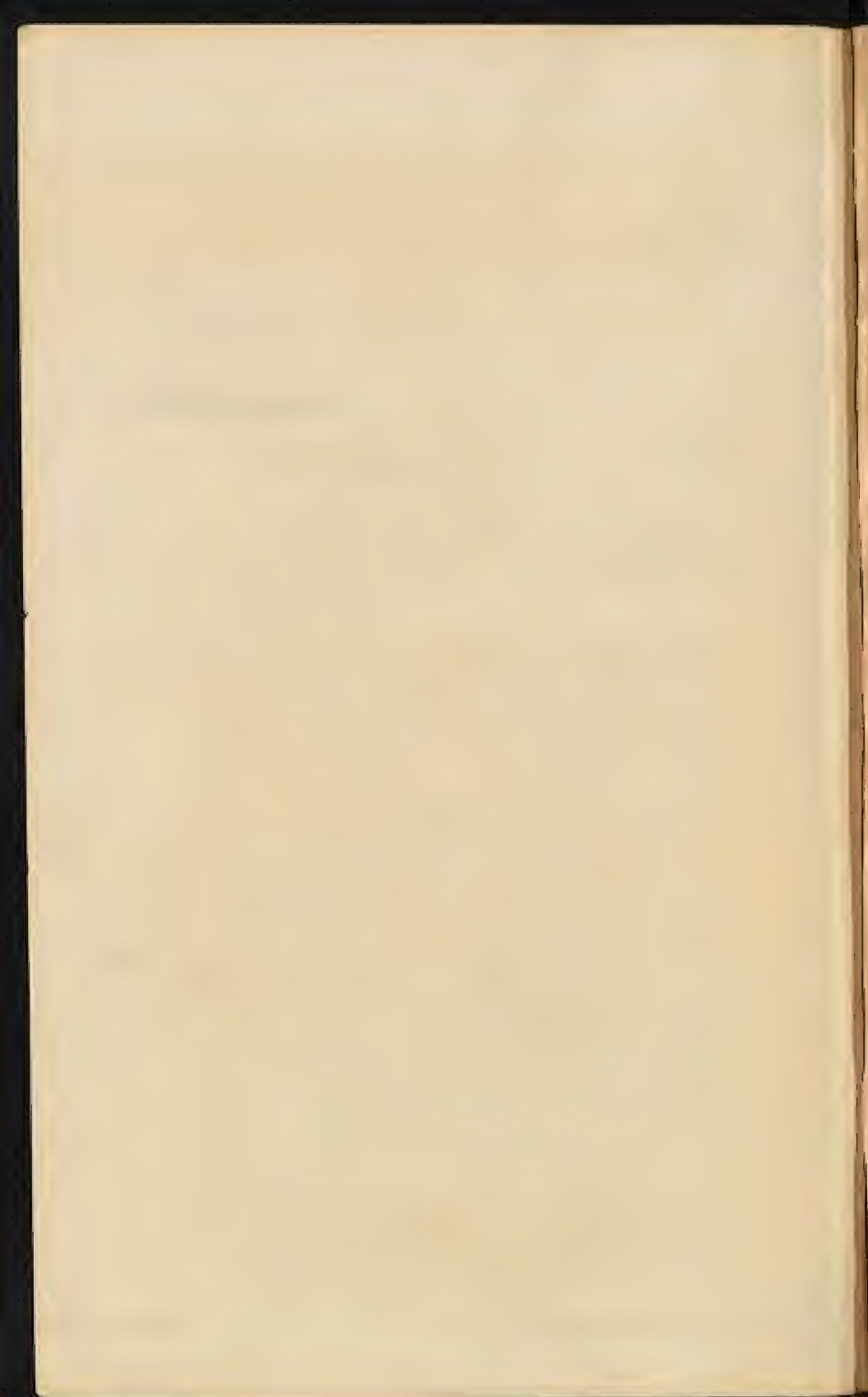
واستيقظت بعد ظهر ذلك اليوم وفي جسدي شيء من التعب . ولكنني كنت فسطا وافرأ من الراحة ، فرأيت الحياة من حوى لا تقل غرابة ودهشة عما لو كنت قد هبطت على أرض أخرى بدلا من نزولي بباريس . وكانت الحفاوة التي استقبلت بها في مطار ليورجيه مجرد مقدمة للحفاوة التي أضفتها على أوروبا جمعاء . ثم أضفتها على الولايات المتحدة من بعد . أما شكري على ذلك فشيء يقصر دوره البيان .

كنت يومئذ اعتقد أنا وأقراني من الطيارين أن الطيران سيكون ذا مستقبل باهر ونحن اليوم في عام ١٩٥٣ . أننا نعيش في تلك الأحلام التي كانت تتراءى لنا بالأمس ، ونحن إذ نعيش في تلك الأحلام إنما نحلم أحلاما جديدة . وهذه الرؤى التي تنفذ إلى المستقبل تحمل في طياتها الصواريخ . والطيران الذي يسبق سرعة الصوت . أننا نفكر في اختراق الفضاء على النحو الذي كنا نبحث عنه في عبور الأوقيانوس طائزين .

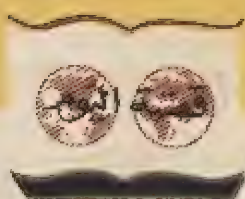
ومع ذلك فهناك أوجه كثيرة من النقص المزعج في هذا العالم الجديد الذي أوشك أن يفوق حدود البشر . فهنا نحن نرى الطائرات تدمر الحضارة التي ابتدعت هذه الطائرات . وقد أخذت الحيرة تستبد بنا في أمر تأثير السرعة الصاروخية والطاقة الذرية في الجسد والعقل والروح المجردة .

لقد أصبحنا نواجه هذه المشكلة الجوهرية وهي : كيف ينتفع الإنسان باختراعاته التي ابتدعها لصالح البشر . ولكن هذا الحديث يخرجني عن نطاق قصتي التي انتهت في مايو عام ١٩٢٧ حين كنا لانزال نتطلع إلى قهر الجو .

انتهت



مذكرات الطيار لندبرج قاهر المحي



تشارلس أوغسطس لندبرج قاهر المحيط

ولد لندبرج في بلدة ديترويت بولاية ميشيغان سنة ١٩٠٢ من سلالة اختلط فيها الدم السويدي بالدم الأيرلندي ثم انتقل وهو لا يزال طفلاً إلى بلدة لينتل فوكر بولاية مينيسوتا، حيث انتظم والده عضواً في برلمان تلك الولاية سنة ١٩٠٧ - ودخل جامعة وسكونس في سنة ١٩٢١، ولكنه لم يبق فيها لغير سنة ثم غادرها ليدرس الطيران .

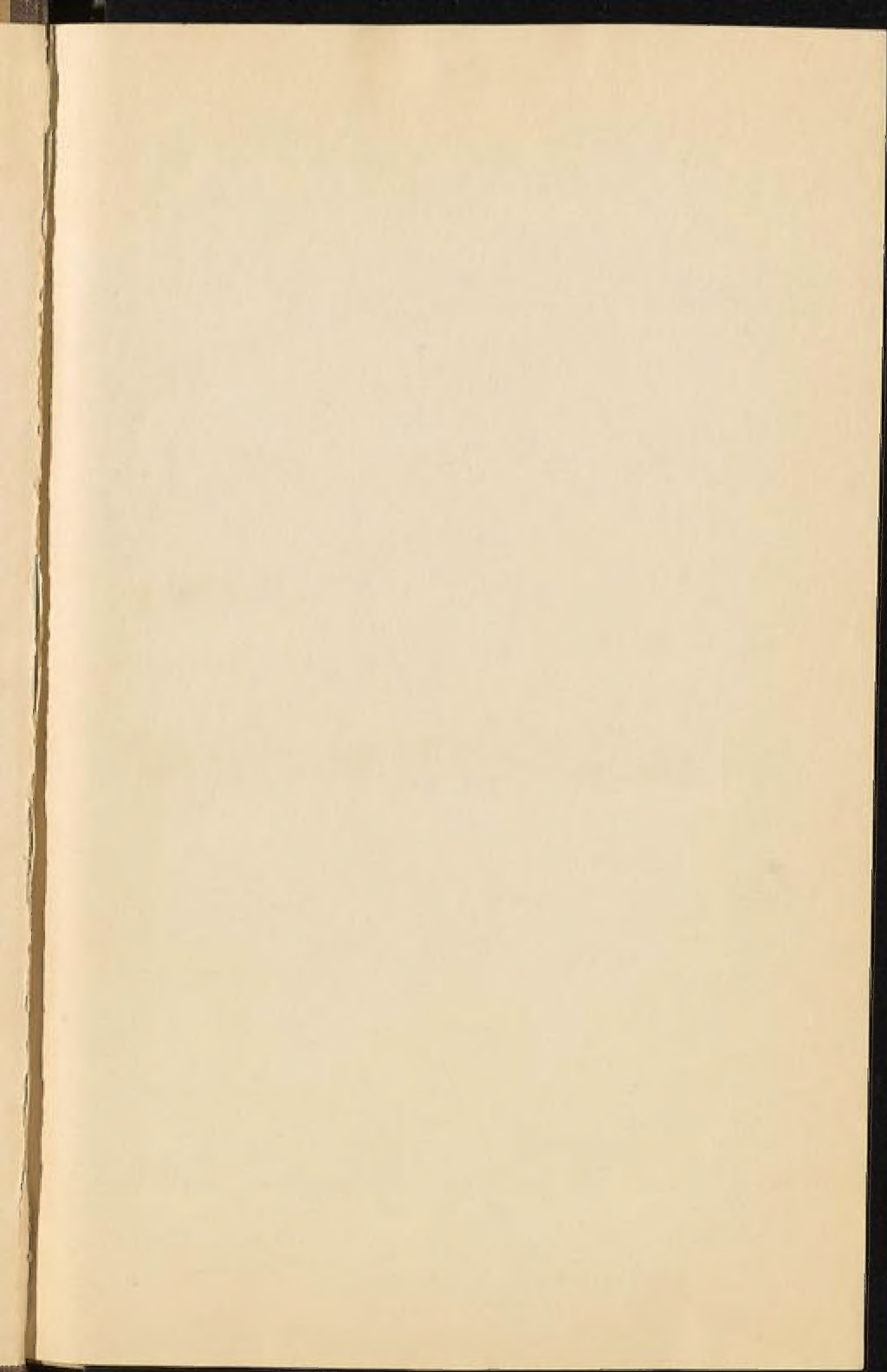
وقضى زمناً في سلاح الطيران بالجيش ثم عين قائداً أولاً في الطريق الجوي بين شيكاغو وسانكت لويس . ولم يلبث أن بلغت شهرته الأفاق حين أقدم على الطيران عبر المحيط الأطلسي بين الولايات المتحدة وفرنسا . أقام في ٢٠ مايو سنة ١٩٢٧ من مطار روزفلت القريب من مدينة نيويورك ٤ طائر وحيداً حتى بلغ مطار ليورجيه القريب من باريس، فاطمأنت ٣٦١ ميلاً في ٢٢ ساعة/ ٢٩١ دقيقة وكان ذلك أول طيران بلا توقف بين الولايات المتحدة وأوروبا . وكان لندبرج أول طيار يطير وحده قاطعاً المحيط الأطلسي . وقد أقام بهذه المحاولة الجريئة في طائرة أسماها « روح سانت لويس » إنييت خاصة له لوفها التصميمات بسان دييجو وكان أكبر الفضل في نجاحه علماً إلى حسن تنظيمه لرحلته فضلاً عن مهارته وشجاعته ، مما مكنه من النجاح في هذه المحاولة . وقد كافته جمهورية الولايات المتحدة فتيته ضابطاً برتبة كولونيل في الجيش الاحتياطي .

وفي سنة ١٩٢٧ - ١٩٢٨ قام بزيارة بعض الجمهوريات الأمريكية تحية لها ، فطار إلى عاصمة المكسيك ، ثم إلى عواصم جمهوريات أمريكا الوسطى ، وزار دولتين من دول جنوب أمريكا ، ثم جزر الهند الغربية . وقد منح جائزة وودرو ويلسون للسلم في سنة ١٩٢٨ ، وعقدت له ٢ ألف دولار ، ومنح أيضاً ميدالية البرلمان . وقبل منصب المدير العام لشركة النقل عبر القارة ٤ وعين مستشاراً فنياً في الطيران بوزارة التجارة بالولايات المتحدة . وفي سنة ١٩٢٩ تزوج من أنا ابنة دوأيت مورو .

وقام قبل الحرب العالمية الثانية بزيارة أسلحة الطيران في الدول الأوروبية ، ونبه إلى تفوق ألمانيا في هذا الميدان وعرض الولايات المتحدة علناً في سنة ١٩٤١ إبان تقدم الحياض وتبسمه من الفضل الأوربي ٤ نقادى ذلك إلى استهجان الرأي العام الفكرة والسخط عليه .

وكان لندبرج الفضل في مخترعات فنية كثيرة ٤ منها « القلب الصناعي » وهو آلة تبقى بها الأعضاء حية حتى بعد تنزعها من الجسم . وتم له تحقيق هذا الاختراع بالتعاون مع الدكتور أليكسي كاريل العالم المشهور .

1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100



893.785
L64

BOUND

JAN 13 1956

COLUMBIA LIBRARIES OFFSITE



CU58891722

893.785 L64

Qahir al-muht; mudh